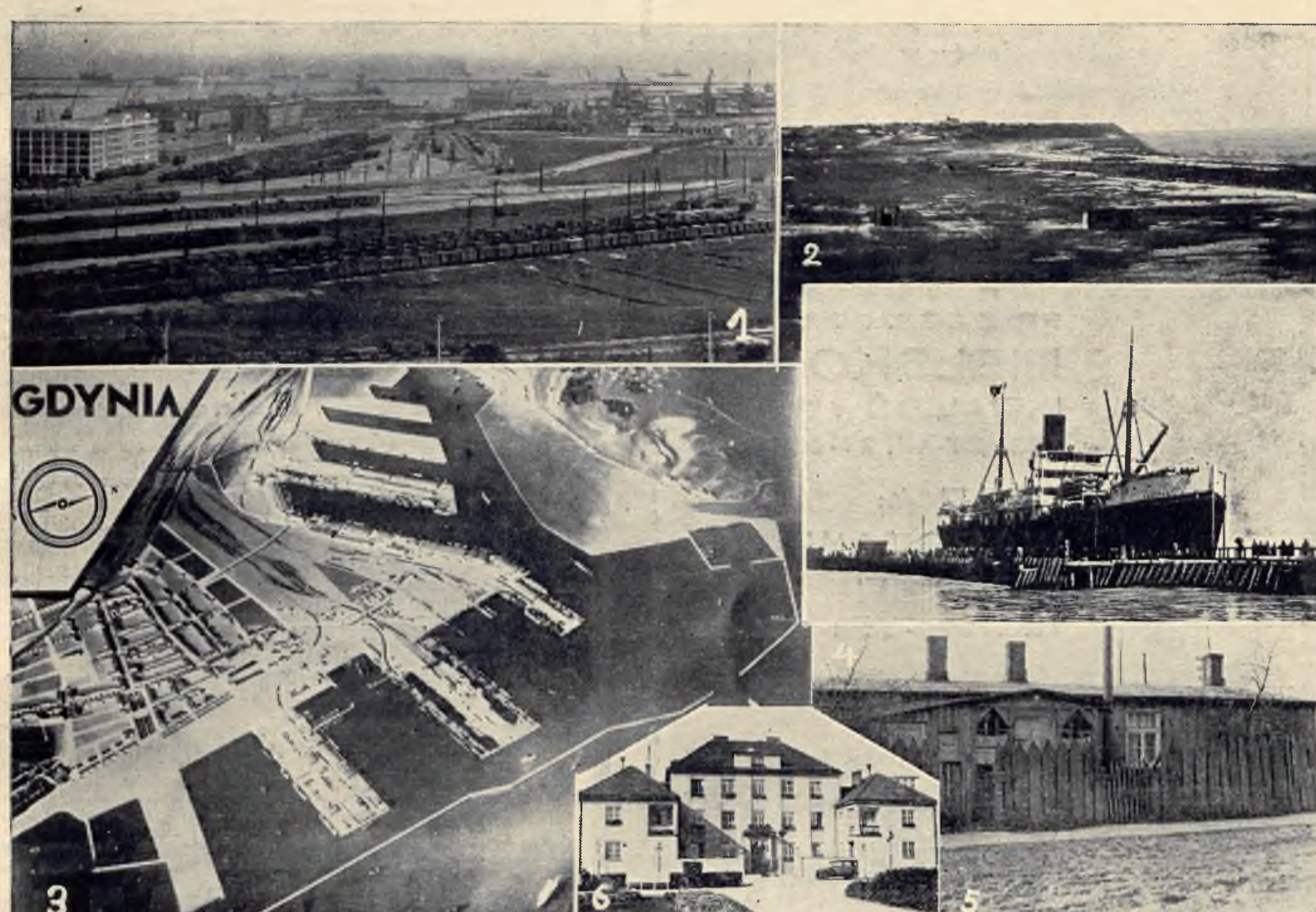
WIADOMOŚCI PORTU·GDYŃSKIEGO

LISTOPAD
1938
Rok VIII nr 11.

GDYNIA DAWNIEJ A DZIŚ



1. Fragment portu w r. 1938. 2. Gdynia w r. 1920. 3. Najnowszy plan portu. 4. Pierwszy statek, który zawinął do portu. 5. Dawna siedziba Biura Budowy Portu. 6. Obecna siedziba tego Biura, jako Wydziału Techn.-Budow. Urzędu Morskiego

POLSKA·AGENCJA·TELEGRAFICZNA·PAT·

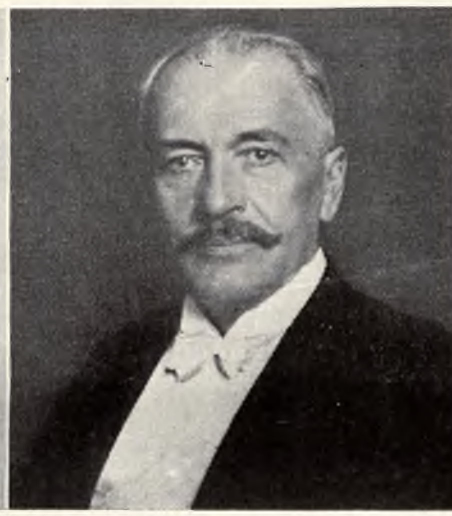
ROK VIII. LISTOPAD 1938. Nr 11

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

11. XI. 1918 — 11. XI. 1938







W dniu 11-go listopada cały Naród Polski szczególnie uroczyście obchodził dwudziestą rocznicę odzyskania niepodległości swego państwowego bytu. W dniu tym, który dla społeczeństwa był jak gdyby dniem zdawania rachunku sumienia, uzewnętrznione zostały dwa momenty: uczuciowy i rozumowy. Uczuciowy — złożenie hołdu tym wszystkim, którzy w walce o wolność życie swe dali w ofierze oraz gorące przywiązanie i miłość do własnej siły zbrojnej, która tej niepodległości broni; rozumowy — rachunek z dokonanego wysiłku i pracy nad ugruntowaniem i udoskonaleniem niepodległego bytu państwowego.

Zdawanie sobie przez Naród Polski rachunku z dorobku ubiegłego dwudziestolecia łączy się z uczuciem radosnej dumy.

Dumą Niepodległej Rzeczypospolitej Polskiej jest wzniesiony wysiłkiem całego Narodu port morski Gdynia, dzięki której uzyskaliśmy niezależność dróg naszej wymiany handlowej, a której tempem budowy zadziwiliśmy świat.

W roku 1923 do Gdyni przybił pierwszy statek. W latach 1924/25 inwestowano Gdynię w najniezbędniejsze urządzenia, które umożliwiły pracę przeładunkową w bardzo skromnych rozmiarach. Następne lata to stały wzrost Gdyni, która zajęła wreszcie pierwsze miejsce wśród portów nad Bałtykiem.

Wzrost ten najlepiej ilustruje tabela obrotów: (Dane Urzędu Morskiego w Gdyni).

Rok	*Obroty w tonach*
1924	*10.167*
1925	*55.571*
1926	*404.561*
1927	*898.094*
1928	*1.957.761*
1929	*2.822.502*
1930	*3.625.742*
1931	*5.300.114*
1932	*5.194.288*
1933	*6.105.866*
1934	*7.191.913*
1935	*7.474.444*
1936	*7.742.945*
1937	*9.006.000*
1938 (3 kwart.)	*6.828.000*

W przeciągu tego czasokresu Gdynia wyposażona została w najnowocześniejsze urządzenia przeładunkowe, składy, magazyny; powstały linie

regularne łączące Gdynię z kilkudziesięcioma portami całego świata; powstały przedsiębiorstwa żeglugowe, maklerskie, przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe związane z pracą portu.

Obecnie Rzeczpospolitę Polską reprezentuje nad Bałtykiem przeszło stutysięczne miasto, które przed niespełna dwudziestu laty jeszcze było małą wioską, liczącą kilkaset zaledwie mieszkańców.

Ostatni rok 1938 przyniósł Gdyni nowe zdobycze, posiadające dla jej rozwoju ogromne znaczenie, a mianowicie: instytucję Arbitrażu Bawełnianego oraz uruchomienie zakładów wytwórczych — Stoczni Gdyńskiej.

Równolegle z rozwojem portu nastąpił również bardzo szybki rozwój polskiej floty handlowej, który w poszczególnych latach przedstawiał się następująco:

Rok	Tonaż
1925	10.652
1928	26.801
1931	68.128
1934	64.763
1935	66.139
1936	84.252
1937	97.440
1938	98.686

(Polska Gospodarcza r. 1938, zeszyt 46).

Dochody frachtowe polskich przedsiębiorstw żeglugowych w r. 1937 obliczane są na 21 milionów złotych.

W pierwszym dwudziestoleciu również wyniki pracy na morzu, w dziedzinie rybołówstwa morskiego, przyniosły sukcesy inicjatywie narodowej. Nastąpił wzrost floty rybackiej i wzrost połowów własnych, które obecnie pokrywają około 30% zapotrzebowania krajowego.

W związku z wzrostem polskiego rybołówstwa morskiego wybudowany i w maju br. otwarty został port rybacki Władysławowo. W przeciągu kilku lat stworzone zostały podstawy dla polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, które u innych narodów tworzone były przez kilkadziesiąt, a nawet kilkaset lat.

Gdynia ożywiła dawny szlak handlowy — Bałtyk—Morze Czarne — prowadzący od wieków przez Polskę, wciągając w orbitę swej pracy Rumunię, Węgry, Jugosławię, Czechosłowację.

O potrzebie Gdyni, jako portu, dla polskiego gospodarstwa narodowego świadczy fakt wysokiego wykorzystania portu przez polski handel zagraniczny.

Handel zagraniczny Polski przekierunkowany został z dróg lądowych na drogi morskie.

W dwudziestą rocznicę niepodległości z zadowoleniem możemy przedstawić wartość Gdyni dla gospodarstwa Polski pod względem zaoszczędzenia dewiz.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni w publikacji „O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego" dokonała obliczeń kosztów transportu jednej tony towaru od granic Polski do portów niemieckich, do których zresztą transport jest najtańszy, wobec najkrótszej drogi. Po przeliczeniu, według ustalonych stawek, ilości ton przewiezionych przez Gdynię towarów, otrzymujemy w poniższej tabeli, ile każdego roku należałoby płacić obcym kolejom i portom za usługi i transport:

Rok	Przew. w tys. ton	Wart. w mili zł.	Koszty usług i transp. w milj. zł
1929	2.620	135	96,6
1930	3.275	231	125.4
1931	5.080	389	196,8
1932	4.894	350	187.75
1933	5.687	536	227.87
1934	6.724	655	271.00
1935	7.107	761	292.00
1936	7.420	948	315.96
1937	8.626	1.198	374.5

W przeciągu 9-ciu lat Gdynia zaoszczędziła więc polskiemu gospodarstwu narodowemu ponad dwa miliardy złotych.

Dla uwypuklenia korzyści płynących z Gdyni, przedstawiamy koszty, poniesione przy budowie portu:

Ogólny koszt inwestycji dokonanych w Gdyni w latach 1924—1937.

Inwestycje publiczne w porcie	246.2	milj. zł.
„ prywatne w porcie	42.3	„ „
„ państwowe w mieście	22.9	„ „
„ publ. gminy m. Gdyni	52.2	„ „
„ prywr. w budownictwie Gdyni	160.0	„ „
Wydatki na zakup tonażu polskiej polskiej floty handl.	75.0	„ „
Razem	598.6	milj. zł.

A więc zainwestowane w Gdyni wyżej około 600 milionów złotych przyniosły polskiej gospodarce dewizowej przeszło trzykrotnie większe oszczędności. Pozatym sama eksploatacja portu wnosi do budżetu państwowego co roku kilka milionów złotych.

Budżety wykonane i preliminowane portu gdyńskiego w latach 1935/36 — 1938/39.

	Lata	Dochody z eksploat.	Wydatki	Nadwyżka
Zamknięcia rachunkowe	1935/36	7.199.686	3.273.014	3.926.672
„ „	1936/37	7.859.453	3.569.798	4.289.655
Kwoty preliminowane	1937/38	8.092.000	3.944.800	4.147.200
„ „	1938/39	8.761.000	4.347.910	4.413.090

Oprócz wkładu materialnego, budowa Gdyni odzwierciadla również bogaty wkład ducha; przekonała o wartości i możliwościach zorganizowanej energii narodu, o jego potędze. Zmieniła psychikę narodu, otwarła szerokie horyzonty, dała kilkudziesięciu tysiącom rąk pracę.

Zdając ten jakgdyby rachunek sumienia za ubiegłe dwudziestolecie, z zadowoleniem należy stwierdzić, że w dziedzinie budowy polskiego życia gospodarczego, naród zdał egzamin umiejętności i siły. Lecz okres pracy na morzu nie został zakończony. Wykonany został dopiero jeden etap. Drugie dwudziestolecie wymaga również niemniejszego zmobilizowania energii twórczej całego narodu dla ugruntowania potęgi Polski nad Bałtykiem.

Kombinowane taryfy kolejowo-morskie

Polska polityka taryfowa szuka w swym dążeniu o pozyskanie coraz większej ilości transportów, nowych dróg i środków i wykazuje niewątpliwie potrzebną aktywność i przedsiębiorczość. Po wprowadzeniu całego szeregu taryf morskich, wyjątkowych i specjalnych, dla handlu polskiego oraz taryf tranzytowych dla pozyskania transportów z dalszego zaplecza, wprowadzono dalsze udogodnienia w postaci kombinowanych taryf kolejowo-morskich.

Dla ułatwienia ruchu między Polską a Szwecją wprowadzono w 1936 r. międzynarodową taryfę związkową dla przewozu towarów między stacjami polskimi a szwedzkimi portami Sztokholmem i Norrköping przez porty polskiego obszaru celnego Gdynię i Gdańsk. Podobną taryfę wydano następnie dla przewozu towarów w komunikacji z Tallinnem. Powyższe taryfy obejmują:

1) przewoźne kolejowe,
2) koszta składowania w portach polskich,
3) koszta przeładunku w portach polskich,
4) fracht morski.

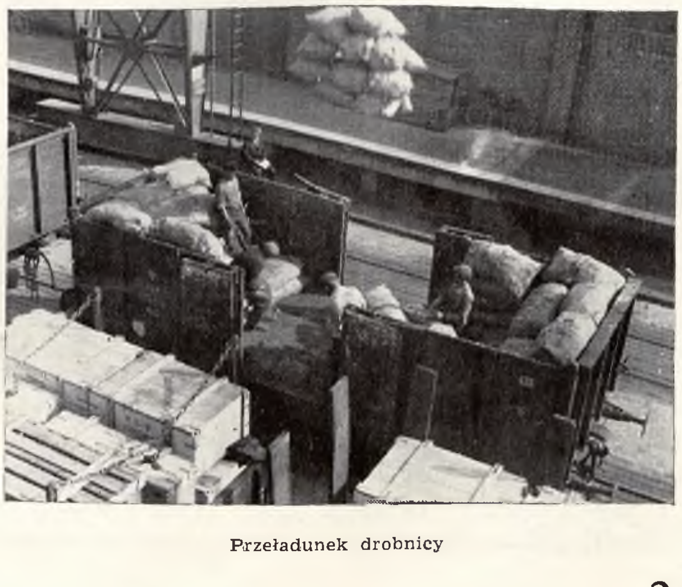
Była to pierwsza próba ustalenia w jednej stawce zasadniczych kosztów transportowo-przeładunkowych na relacji: wewnętrzna stacja polska — zagraniczny port morski. wzgl. odwrotnie. W ten sposób wprowadzono po raz pierwszy stały współczynnik kalkulacyjny rzadko spotykany na tak długim przebiegu przewozowym. Kupiectwo polskie, które zawiera przeważnie transakcje eksportowe fob port krajowy, a importowe cif port krajowy, z obawy przed ryzykiem, wynikającym z zmienności transportowo-przeładunkowego współczynnika kalkulacyjnego, powinno było znaleźć w kombinowanych taryfach kolejowo-morskich właściwy instrument dla przestawienia charakteru transakcji, mianowicie z cif na fob przy imporcie oraz z fob na cif przy eksporcie. Takie przestawienie charakteru naszych transakcji handlowych oznacza ogromny zysk dla naszego bilansu płatniczego, a mogło nastąpić właśnie w wyżej wymienionych kierunkach. Poza tym struktura nowych taryf kolejowo-morskich jest taka, że umożliwia wykorzystanie ich również w komunikacji z dalszym zapleczem np. Rumunią czy Czechosłowacją. Na tej podstawie istnieje możność odprawy transportów za bezpośrednim listem przewozowym w komunikacji między Rumunią czy Czechosłowacją, a Szwecją wzgl. Estonią. Należałoby więc przypuszczać, że tak dogodne rozwiązanie problemu transportowo-przeładunkowego winno być podstawą intensywnego wykorzystania w praktyce gospodarczej.

W rzeczywistości rzecz przedstawia się jednak całkiem odmiennie. Kombinowane taryfy kolejowo-morskie są wykorzystywane tylko minimalnie. Jak to jest możliwe, że pomysł tak realny nie wydał praktycznych korzyści?

Udział w istniejących taryfach kolejowo-morskich mają P. K. P., Svenska-Amerika Liniens Oestersjötrafik Göteborg i Żegluga Polska S. A. Gdynia. Brak za tym sfer spedytorskich, mimo, że taryfy obejmują również współczynnik przeładunkowy. Wynika z tego, że czynności spedytorskie wykonuje albo przedsiębiorstwo żeglugowe w własnym zakresie, albo spedytor kontraktowy danego przedsiębiorstwa żeglugowego. Cała rzesza spedytorów nie ma za tym zainteresowania aby taryfy kombinowane były wykorzystane, wręcz odwrotnie są to przypuszczalnie taryfy najmniej popularne wśród spedytorów. W zapleczu taryfy te nie są propagowane, gdyż spedytorzy automatycznie wykluczaliby się od wyników swej pracy akwizycyjnej. Należytą popularność uzyska taryfa dopiero wtedy, kiedy wszyscy spedytorzy dopuszczeni zostaną do współzawodnictwa.

Taryfy kombinowane dają kupiectwu stały współczynnik kalkulacyjny. Ta stałość ma jednak również swe ujemne strony. Stałość kosztów jest czynnikiem dodatnim tylko wtedy, jeśli stawki utrzymane są na odpowiednim poziomie. Kupiec będzie korzystał z takiego stałego współczynnika tylko wówczas, jeśli żadną inną drogą nie uzyska większych korzyści. Taryfy kombinowane wprowadzają stawki, ustalone niewątpliwie przy maksymalnej ofiarności P. K. P., a minimalnej przedsiębiorstw żeglugowych.

Jest to zjawisko już całkiem normalne, że wszelkie akwizycje pionierskie przeprowadzane są wyłącznie ofiarnością P. K. P. Większość przedsiębiorstw żeglugowych i spedytorskich jest niechętna wszelkiej ofiarności. Wśród spedytorów istnieją tylko nieliczne jednostki, które mają zrozumienie dla pracy pionierskiej, reszta zaś stoi na stanowisku t. zw. „rentowności pracy". Po przekierunkowaniu 70% naszego handlu zagranicznego na drogę morską. przewaga spedytorów portowych ma tyle zatrudnienia, że zatraciła zupełnie zmysł kupiecki, nie będąc skazaną na akwizycję nowych transportów. Stąd wynikają oferty dla przeładunku drobnicy, wahające się w granicach od 1,50—6 zł. Jakkolwiek wszyscy spedytorzy narzekają, to jednak trudno znaleźć spedytora, który zadowoliłby się mniejszym zyskiem dla pozyskania danego transportu. Przeważna część spedytorów nie jest skazana na mało zyskowne transporty, wystarczą im transporty zyskowne.. A właśnie od spedytorów finansowo dobrze postawionych możnaby wymagać bardziej kupieckiego stanowiska, które pozwoliłoby niejednokrotnie na akwizycję licznych transpor-



Przeładunek drobnicy

tów, korzystających dotychczas z innych dróg. W konkurencji z zagranicą ofiary prawie wyłącznie ponosić ma skarb państwa.

Na podobnym stanowisku stoją przedsiębiorstwa żeglugowe, których stawki utrzymane są na bardzo wysokim poziomie. Tłumacząc się przynależnością do Konferencji itd., przedsiębiorstwa żeglugowe nie mogą przyjąć na siebie żadnej ofiarności przy akcjach zainicjowanych przez państwo, natomiast w prywatnej walce o transporty udzielają najrozmaitszych rabatów. Przy strukturze naszego handlu zagranicznego, którą cechuje przewaga eksportu nad importem, przedsiębiorstwa żeglugowe mogą niechybnie dawać takie stawki importowe, które mogą się stać podstawą dla pozyskania licznych transportów tranzytowych. Nie będzie to połączone ze stratą, a tylko zyskiem dla przedsiębiorstw żeglugowych i może dać podstawę dla dalszej rozbudowy naszej floty handlowej.

W każdym razie nie może być mowy o skuteczności kombinowanych taryf kolejowo-morskich, dopóki kupiec w zapleczu ma możność uzyskania większych korzyści przez bezpośrednie pertraktacje z spedytorem i przedsiębiorstwem żeglugowym, jakkolwiek połączone to jest z większym nakładem pracy i pewnym ryzykiem. Kupiec w zapleczu nie jest w tak dogodnej sytuacji jak gospodarstwo portowe, wskutek czego praca jego nie zatraciła wielu cech prawdziwej działalności handlowej, tj. nakładu pracy i ponoszenia pewnego ryzyka. Działalność licznych przedsiębiorstw w porcie natomiast ustabilizowała się niestety na ujemnym poziomie szukania maksimum zysków przy minimalnym nakładzie pracy. L. J.

MGR M. RYLKE

Ubezpieczenia morskie

Kolebką instytucyj ubezpieczeń jest asekuracja morska. Potrzeby i niebezpieczeństwa handlu morskiego były podłożem, na którym rozwinęła się asekuracja, odgrywając w ewolucji światowej wymiany towarowej ważną rolę. Ubezpieczenie daje kupcom poczucie pewności; umożliwia wprowadzenie w życie najśmielszych planów, a w dobie wielkich odkryć było motorem przedsiębiorczych wypraw kupiecko-odkrywczych.

Pierwszą kodyfikacją ubezpieczeń morskich za opłatą premii jest „5 Ordonances de Barcelona" z lat 1435—1484. Ojczyzną jednakże umów asekuracyjnych jest Portugalia i miasta włoskie. Co prawda już za czasów rzymskich istniały pewne stypulacje, podobne do umów asekuracyjnych: były to jednak raczej zwykłe warunki dodatkowe do umów handlowych. Można natomiast uważać pożyczkę morską „foenus nauticum" za pierwocinę asekuracji albowiem przyczyniła się ona w drodze ewolucji do powstania z pożyczki ubezpieczeniowej instytucji premiowych ubezpieczeń morskich, ujętej w normy prawne. W dużej mierze przyczyną tej przemiany były przepisy prawa kanonicznego, zwalczające pożyczkę ubezpieczeniową z powodu wyokiej stopy procentowej. Potrzeby życia okazały się silniejsze od norm prawnych, albowiem niezbędną się stawała z biegiem czasu instytucja, która w formie zakładów ubezpieczeń, jak gdyby sprzedawała za ściśle określoną cenę (premię) bezpieczeństwo mienia: „Il vend de la securité à prix fixe comme un negociant vend une denrée quelqonque".*

W miarę rozwoju żeglugi morskiej szczególnie w dobie żeglugi parowej, wzrastało znaczenie ubezpieczeń i powodowało powstanie silnych, o zasięgu światowym, towarzystw asekuracyjnych. Towarzystwa poszczególnych krajów łączą się w wielkie związki. I tak w Anglii, gdzie instytucja ubezpieczeń ma swą piękną kartę historii, istnieją: „Lloyd's Underwriters' Association" i „The Institute of London Underwriters". We Francji grupują się głównie towarzystwa asekuracyjne w „Comité des Assureurs Maritimes" — Paryż, w Niemczech natomiast w „Verein Bremer Seeversicherungs - Gesselschaften", „Verein Hamburger Assekuradeure" i w „Internationaler Transportversicherungsband", Berlin.

Ubezpieczenie morskie jest dziedziną, gdzie szczególnie dobitnie uwydatnia się konieczność współpracy międzynarodowej, wynikająca z istoty międzynarodowego obrotu morskiego. Podobnie jak w średniowieczu prawo partykularne poszczególnych państw i miast były do siebie bardzo zbliżone, albowiem stanowiły kodyfikację zwyczajów, których ojczyzną był handel morski, tak i dziś węzły współpracy i wzajemnych oddziaływań są nadzwyczaj silne. Od 64 lat istnieje nawet „Unia Ubezpieczeń Morskich" (Union of Marine Insurance), skupiająca zakłady ubezpieczające na własny rachunek oraz w formie „stałych gości („permanent guests") maklerów i agentów ubezpieczeniowych.

W Polsce zakłady ubezpieczeń podlegają kontroli Ministerstwa Skarbu, działającego przez Urząd Kontroli Ubezpieczeń (Dz. U. R. P. Nr 9, poz. 64 z 1928 roku).

Odnośnie ubezpieczeń morskich, obowiązują w Polsce przepisy Kodeksu Handlowego Niemieckiego z dnia 10. V. 1897 roku §§ 778—900, oraz nowela z dnia 30. X. 1908 roku.

Z przedsiębiorstw krajowych najwięcej zainteresowanych w ubezpieczeniach morskich należy wymienić: „Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń", „Poznańsko-Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń „Polonia" oraz „Generalna Asekuracja w Tryjeście" Oddział w Polsce, które wszelkie interesy związane z ubezpieczeniem załatwiają przez firmę „Gdynika", Maklerzy Ubezpieczeń Morskich.

Makler ubezpieczeniowy pośredniczy między ubezpieczającym a ubezpieczonym — więc pobiera składki, z których potrąca dla siebie komisowe, wynoszące przy ubezpieczeniu towarów (cargo) od 15%—17½% składki, zaś przy ubezpieczeniu statku (casco) 5% od składki z skontem 10% od reszty, co daje 14½% od składek, z których następnie rozlicza się z towarzystwami ubezpieczeń w okresach 1 lub 3 miesięcznych. Czasami jednak w praktyce wysokość komisowego ustala się na podstawie specjalnych umów z Towarzystwami. Poza tym makler jest mandatariuszem ubezpieczonego przy inkasowaniu należności za odszkodowanie: wówczas często z tytułu komisowego, w zależności od umowy, potrąca 1% z należności zainkasowanej u ubezpieczających

Kontrolę działalności pośredników ubezpieczeniowych ustala rozp. Prez. Rzeczypospolitej z dnia 24. X. 1934 roku, Dz. U. R. P. Nr 96, poz. 864.

*) Dr Władysław Sowiński „Prawo Handlowe Morskie", str. 170.

Towarzystwa krajowe ze swej strony znowu, celem rozłożenia ryzyka, ubezpieczają się same w zagranicznych towarzystwach asekuracyjnych, przeważnie angielskich (reasekuracja).

W razie, gdy ryzyko jest za wielkie, by mogło być pokryte przez jedno Towarzystwo, sumę, na którą opiewa polisa, dzieli się pomiędzy kilka Towarzystw wg klucza procentowego, przy czym każde z Towarzystw odpowiada tylko za swoją część. Również w poszczególnych wypadkach sam makler ma możność rozdziału sumy polisy do ubezpieczenia wg swego swobodnego uznania.

Charakterystyczną cechą ubezpieczeń morskich jest ich różnorodność, tj. pokrywanie szkód spowodowanych zjawiskami żywiołowymi morskimi, kradzieżą, rabunkiem, wojną, przewinieniami załogi, kosztami wynikłymi z awarii itd.

Istotnym przedmiotem ubezpieczenia jest istniejące i dające się oszacować pieniężne zainteresowanie (ryzyko), by statek lub ładunek przetrwał niebezpieczeństwa morskiej żeglugi.

Kodeks Handlowy Niemiecki wylicza w § 779 przykładowo, co może być w szczególności przedmiotem ubezpieczenia:

1. statek (ubezpieczenie casco)
2. przewoźne (fracht)
3. opłata za przewóz pasażerów (przewoźne pasażerskie)
4. towary (ładunek — ubezpieczenie cargo)
5. należności bodmeryjne
6. należności awaryjne
7. roszczenia z hipoteki i ustawowego prawa zastawu
8. zysk oczekiwany po przybyciu towarów do miejsca przeznaczenia
9. prowizja należna w razie przybycia statku lub towarów do miejsca przeznaczenia
10. opłata za wynajem statku
11. przejęte na siebie przez Zakład Ubezpieczeń ryzyka (reasekuracja).

Dowodem zawarcia umowy o ubezpieczenie jest polisa podpisana i wydana przez Zakład, który prócz zwykłej treści dowodowej zawierać może specjalne klauzule, ograniczające lub rozszerzające odpowiedzialność umowną Zakładu. Polisa między innymi powinna wymieniać: datę zawarcia umowy, kontrahentów, przedmiot ubezpieczenia, sumę asekuracyjną, nazwę statku, w nielicznych wypadkach również nazwisko kapitana, podróż albo czas trwania ubezpieczenia, wysokość premii, ryzyko od którego ubezpiecza się zainteresowany, oraz wszelkie inne warunki ubezpieczenia.

Przy umowach ubezpieczenia statków (casco) zależnie od czasokresu na jaki umowę zawarto, tj. czy na czas trwania jednej podróży, czy więcej podróży, czy też według kalendarzowo oznaczonego terminu, rozróżnia się umowę podróży i umowę na czas; przy umowach cargo zwie się pierwszą umową pojedyńczą, drugą — bieżącą (polisa generalna).

Polisa bieżąca (abonamentowa) pokrywa podczas pewnego okresu czasu, lub pewnej określonej ilości podróży, po ustalonej premii wszystkie transporty ubezpieczonego. Obowiązkiem ubezpieczonego jest zgłaszać do ubezpieczenia wszystkie przesyłki, o których mowa w polisie, a ubezpieczającego — pokrywać z góry ryzyko. Polisa abonamentowa zawierać musi: 1° Okres na jaki została zawarta — przeważnie jest on jednoroczny, automatycznie przedłużany, o ile nie nastąpi wypowiedzenie. 2° Port załadowania i porty przeznaczenia. 3° Stawki, które uwzględniają rodzaj towaru, port przeznaczenia oraz statek. Prócz tego znajduje się klauzula do jakiej maksymalnej wysokości towarzystwo asekuracyjne zgadza się ubezpieczyć towary idące na jednym statku lub barce, wagonie kolejowym etc.



S/s. „Lwów", tramp polski „Polbrytu"

Tytułem rekompensaty ponoszonego przez Zakład ryzyka, płaci ubezpieczający składkę zwaną premią, która ustalona jest proporcjonalnie do wartości przedmiotu ubezpieczonego, a której wysokość zależna jest od natury samego przedmiotu, opakowania, rodzaju ubezpieczenia, czasokresu ubezpieczenia i charakteru podróży. Przy czym zasadniczą rolę odgrywa klasyfikacja statku, gdyż stawka bardzo wybitnie różni się w zależności od rodzaju statku, jego zdatności do żeglugi, wieku oraz narodowości.

Wysokość sumy asekuracyjnej zależna jest od woli stron, w każdym wypadku nie może ona przekraczać rzeczywistej wartości ubezpieczonego przedmiotu.

Ubezpieczający, względnie jego zastępca, musi złożyć Zakładowi wyczerpujące dane dotyczące statku, czasu i kierunku podróży, ładunku, czekających niebezpieczeństw itd. Niedopatrzenie tego obowiązku, względnie podanie fałszywych danych, uprawnia Zakład do odstąpienia od umowy, nie tracąc przy tym prawa do całej premii.

Od ustalenia rozmiaru szkody, powstałej wskutek wypadku, objętego ubezpieczeniem, zależy wysokość odszkodowania asekuracyjnego, przy czym rozróżnia się szkodę całkowitą lub częściową. Szkoda całkowita powoduje obowiązek zapłaty ze strony Zakładu pełnej sumy asekuracyjnej. Na ubezpieczonym spoczywa ciężar dowodu okoliczności, uzasadniającej roszczenia do otrzymania odszkodowania asekuracyjnego. Ubezpieczony winien również przedstawić obliczenie szkody. Z chwilą wypłaty przez Zakład odszkodowania, przechodzą na niego z mocy ustawy wszelkie obligatoryjne roszczenia w stosunku do osób trzecich z tytułu powstałej szkody.

Specjalnie unormowaną jest przez Kodeks Handlowy Niemiecki odpowiedzialność Zakładów Ubezpieczeń za szkody i straty wynikłe z awarii wspólnej. Ustalenie szkód i ich proporcjonalny rozdział na uczestników awarii wspólnej, jest dokonywane wg planu sporządzonego przez dyspaszera, przy czym jest ono obowiązującym dla Zakładu Ubezpieczeń. Przy awarii poszczególnej Zakład Ubezpieczeń nie odpowiada za szkody, o ile nie przekroczą one 3% wartości rzeczywistej ubezpieczonego przedmiotu (franchise).

Odstąpienie od ubezpieczenia może nastąpić za zwrotem całości lub części premii (ristorno) w ściśle określonych wypadkach np.: gdy statek nie wyrusza w zamierzaną podróż, względnie nie idą ładunki, które zostały ubezpieczone itp.

Specjalną rolę odegrały ubezpieczenia w obecnych czasach wojen w Hiszpanii i na wodach Dalekiego Wschodu, skoro się weźmie pod uwagę wielkie straty, jakie poniósł tonaż światowy w czasie od 31 sierpnia 1936 — 31 lipca 1938, wynoszące ogółem w obu wojnach ok. Ł 51 mil. Sama flota brytyjska straciła na wodach hiszpańskich 17 jednostek o pojemności 37.494 tr, a 62 jednostki doznały mniej lub większych uszkodzeń. W wojnie chińsko - japońskiej zanotowano 2 uszkodzenia statków i 21 zniszczonych o pojemności 38.872 trb.

Straty armatorów zostały jednakże prawie że w całości pokryte przez Towarzystwa Asekuracyjne co umożliwiło odbudowanie i uzupełnienie straconego względnie uszkodzonego tonażu. Towarzystwa Ubezpieczeń wynagrodziły również straty poniesione przez eksporterów na towarach, które uległy całkowitemu lub częściowemu zniszczeniu.

Reasumując powyższe, dochodzimy do wniosku, iż rola ubezpieczenia jest nie mniej ważną w życiu handlowym od innych czynników. Cykl ekonomiczny, obejmujący produkcje i konsumcje jako dwa krańcowe punkty, musi bezwzględnie zawierać w pozycji „usługi", również i punkt: „ubezpieczenie", gdyż umożliwia ono zarówno w czasach pewnych i spokojnych, w których moment przewidywania jest oparty na pewnej trwałości elementów kalkulacyjnych, jak i w czasach wszelkich zaburzeń (w których właśnie występuje silnie ryzyko) zawieranie transakcji handlowych.

Nowe możliwości zwiększenia eksportu polskiego do Szwecji

Tereny sudeckie przed przyłączeniem ich do Niemiec odgrywały b. poważną rolę w życiu gospodarczym Czechosłowacji, a ze względu na wysokie uprzemysłowienie, szczególnie w eksporcie.

Między innymi eksport z tych terenów kierowany był również do Szwecji, która w r. 1936 importowała z Czechosłowacji ogółem za 33,5 milj. kr., z których duża część przypada na Sudety.

Należy zaznaczyć, że ceny eksportu czeskosłowackiego były konkurencyjne, na ogół niższe od cen wyrobów polskich.

W związku z zaszłymi ostatnio zmianami granic politycznych tych terenów, jak Szwedzko-Polska Izba Handlowa w Sztokholmie komunikuje, należy się spodziewać również zmiany w układzie stosunków handlowych między Szwecją a Sudetami.

Zmiana tych stosunków może interesować polskich eksporterów, którzy w razie zmniejszenia się importu Szwecji z Sudetów mogą znaleźć rynek zbytu dla szeregu polskich artykułów.

Szwecja posiada obecnie z Niemcami układ clearingowy, a jest mało prawdopodobne, aby w ramach clearingu szwedzko-niemieckiego zmieściły się towary, które Szwecja poprzednio sprowadzała z Sudetów; w razie zmniejszenia importu z tych obszarów, szereg artykułów musiałaby sprowadzać z innych państw.

Lista towarów, które Szwecja dotychczas importowała z Czechosłowacji (w tym i z Sudetów) wykazuje, że szereg z nich produkowanych jest w Polsce; spośród ważniejszych wymienić można: przędzę i tkaniny, chmiel, szkło, porcelanę, szereg artykułów chemicznych, rękawiczki, kapelusze itd.

Przechodząc do omówienia poszczególnych pozycji na pierwszym miejscu postawić należy wyroby tekstylne. W r. 1936 Szwecja importowała ogółem tych artykułów wartości 10—12 milj. koron, w tym znaczne ilości przędzy, tkanin wełnianych i bawełnianych, gotowe ubrania, dywany i szereg artykułów galanterii męskiej i damskiej.

Import chmielu do Szwecji w r. 1936 wyniósł około 2 milj. kr. i prawie całkowicie pochodził z Sudetów.

Z innych artykułów z Sudetów Szwecja importowała szkło i wyroby szklane, porcelanę, kaolinę, spośród produktów chemicznych — farby anilinowe, klej stolarski, chlorek wapna itd. Import tych artykułów w r. 1936 wyraził się sumą ok. 1 milj. kr.

Rękawiczki polskie, które już mają ustaloną markę na rynkach zagranicznych również mogłyby zastąpić na rynku szwedzkim rękawiczki czeskosłowackie (z Sudetów), których Szwecja w r. 1936 przywiozła na sumę 1 do 1,5 milj. kr.

Import polski do Szwecji za 8 mies. br.

Za 8 miesięcy br. Szwecja importowała z Polski za 45,4 milj. kr. (50,1 milj. kr.); w tym

wytwory pochodzenia mineralnego wyniosły 35,1 milj. kr. (36,4 milj. kr.). Węgla kamiennego importowano za sumę 35 milj. kr. (36,4 milj. kr.), metali nieszlachetnych i wyrobów z nich 2,9 milj. kr. (4,8 milj. kr.), tkanin i wyrobów z nich 854.000 (1,1 milj. kr.) w nawiasach podane są cyfry dotyczące tego samego czasokresu w roku ubiegłym.

Spadek importu tych towarów Izba Handlowa Polsko-Szwedzka w Sztokholmie tłumaczy nagromadzonymi zapasami w roku ubiegłym.

Wwóz drzewa i wyrobów drzewnych wzrósł z 2,2 milj. kr. w roku ubiegłym do 2,5 milj. kr.

Przywóz produktów chemicznych w tym okresie z Polski do Szwecji spadł do 1,7 milj. kr. wobec 2,4 milj. kr. w tym samym okresie roku ubiegłego.

Import celulozy, tektury i papieru spadł o 119.000 kr. i wyniósł 163.000 kr. (282.000 kr.).

Również spadł import wytworów pochodzenia roślinnego z 1,6 milj. kr. w r. 1937 do 980.000 kr. Spadek ten spowodowany został doskonałymi tegorocznymi żniwami w Szwecji oraz chwilowymi zakazami wywozu zbóż z Polski.

Jak widzimy z tych cyfr w imporcie Szwecji z Polski nastąpił za osiem miesięcy br. spadek o 5 milj. koron, lecz w pozostałych miesiącach br. spodziewane jest ożywienie importu, do którego mogą przyczynić się obecnie wspomniane możliwości wprowadzenia na rynek szwedzki artykułów, dotychczas sprowadzanych z Czechosłowacji, z Sudetów.

Ewentualne przekierunkowanie importu szwedzkiego odbiłoby się bez wątpienia dodatnio na przewozach morskich przez porty polskiego obszaru celnego, ponieważ import z Sudetów szedł przeważnie przez porty niemieckie.

JOD.

Gdynia jako ośrodek przemysłowy

(c. d.)

Osobną gałąź przemysłową w porcie gdyńskim stanowi przemysł rybny. Przemysł ten można podzielić na dwie zasadnicze grupy: 1) Przemysł związany z przetworem ryb morskich, jak np. wędzarnictwo, fabrykacja konserw oraz produktów opartych na przerobie ryb morskich: 2) przemysł śledziowy obejmujący połowy, solenie i przerób śledzi. Obydwie te podgałęzie przemysłu rybnego opierają się na przerobie surowca bądź importowanego, bądź też pochodzącego z własnych połowów.

Przemysł rybny skoncentrowany jest na terenach położonych na południe i zachód od portu rybackiego, który w basenie Południowym zajmuje obszar wodny wynoszący 2,4 ha. Urządzenia składowe dla ryb w ogóle posiadają łącznie 14,752 m² powierzchni użytkowej. Prócz urządzeń składowych port gdyński dysponuje dwiema chłodniami rybnymi: jedna, o powierzchni użytkowej 3.586 m², służy wyłącznie dla śledzi i druga, o powierzchni użytkowej 2.437 m², przeznaczona jest dla pozostałych rodzajów ryb morskich.

Połowami śledzi na dalekich morzach zajmują się 4 poważne przedsiębiorstwa, a mianowicie: 1) „Mewa" Tow. Połowów Dalekomorskich S. A.; 2) „Pomorze" Tow. Połowów Dalekomorskich Sp. z o. o.; 3) „Delfin" Połowy Dalekomorskie S. A.; 4) „Korab" Tow. Dalekomorskich Połowów Sp. o. o. Rezultaty połowów dalekomorskich za ostatnie trzy lata przedstawiały się następująco:

	Ilość ton	Wartość w zł	Wskaźnik wzrostu
1935	4.241	1.242.000	100
1936	5.047	1.390.000	118
1937	6.866	2.898.000	232

Ilość śledzi pochodząca z własnych połowów (dalekomorskich, bałtyckich i przybrzeżnych) jest jeszcze nadal nieznaczna w porównaniu do ilości śledzi importowanych do Polski z zagranicy. Stosunek ten ilustruje następujące zestawienie (w tonach):

Lata	Śledzie z połowów własnych	%	Śledzie importowane	%	Ogółem
1935	5.040	9,9	45.537	90,1	50.577
1936	6.087	10,5	51.670	89,5	57.757
1937	7.707	11,3	60.409	88,7	68.116

Przemysł wędzarniczy a zarazem produkcja konserw rybnych jest reprezentowany w porcie gdyńskim przez 8 przedsiębiorstw, a mianowicie:

1) „Anglo - Scott" A. Feingeld
2) „Nordia - Have" Klein i Krakowski
3) „Syrena" Morski Przemysł Rybny Sp. z o. o.
4) Przemysłowe Zakłady Rybne Spółdz. z o. u.
5) „Temporyb" P. Króliczek
8) J. Konkel
7) Abraham Majerczyk
8) Antoni Budzisz.

Prócz tego wyłącznie wędzeniem ryb zajmują się następujące firmy: „Ryba Morska", Spółdz. z o. u., Józef Wilma, Józef Czudak, Władysław Dembek, Franciszek Skorupa i „North-Fish" Sp. z o. u.

Pod koniec r. 1937 z ogólnej ilości 43 firm zajmujących się wędzeniem ryb na wybrzeżu przypada na Gdynię 14 wędzarń, Hel — 11, Jastarnię — 8, Kuźnicę — 6, Puck — 3, Karwię — 1 i Wielką Wieś (Władysławowo) — 1. Przemysł wędzarniczy w Gdyni stanowi 41.1% wędzarń całego wybrzeża polskiego.

Ilość pieców wędzarniczych oraz ilość przerobionych ryb w wędzarniach na wybrzeżu i Gdyni za ostatnie trzy lata ilustruje następujące zestawienie:

Lata	Liczba pieców Gdynia	%	Ogółem	Przerobiono ryb w tonach Gdynia	%	Ogółem
1935	145	42,8	339	4.948	60,5	8.174
1936	225	46,2	487	3.234	15,8	20.464
1937	250	48,9	511	2.853	40,2	7.088

Istnieje ponadto na terenie Gdyni przedsiębiorstwo pod firmą „Fabryka Mączki Rybnej", zajmujące się produkcją mączki rybnej i olejów rybnych, zużytkowując w tym celu wszelkie odpadki rybne.

W roku bieżącym rozpoczęto u wybrzeży Danii, koło Skagerraku, połów pewnego gatunku raków morskich, zbliżonych do homarów a zwanych homarcami. Połowy te rozwijają się coraz więcej i stworzą niezawodnie nowy dział przemysłu opartego na bogactwach, w jakie obfituje morze. Poławiane homarce przerabiane są już na konserwy.

Przemysł spożywczy w porcie gdyńskim posiada charakter przemysłu uszlachetniającego. Na pierwsze miejsce wysuwają się dojrzewalnie bananów, przygotowujące do spożycia banany importowane do kraju w stanie niedojrzałym i nie nadającym się do spożycia. Import bananów niedojrzałych do Polski, przeważnie z krajów Ameryki Środkowej, wyniósł w ostatnich trzech latach następujące ilości:

Rok	Ilość ton	Wartość w zł
1935	1.927,8	978.000
1936	1.986,0	1.028.000
1937	1.964,8	1.072.000

Przywożone banany stanowią surowiec i zarazem podstawę produkcji dla gdyńskich dojrzewalni bananów. Proces dojrzewania trwa mniej więcej 24 godziny, lecz niekiedy przeciąga się nawet do kilku dni. Zależne to jest od pory roku, gatunku, stopnia dojrzałości bananów itp. Po dojrzeniu następuje pakowanie i wysyłka według zamówień.

Dojrzewanie bananów w Gdyni jest skoncentrowane w 6 przedsiębiorstwach. Odbywa się ono w zakładach wybudowanych specjalnie w tym celu lub też w komorach magazynów portowych wyposażonych w odpowiednie po temu urządzenia.

W ciągu ostatnich trzech lat przerobiono w dojrzewalniach gdyńskich następujące ilości ton bananów niedojrzałych:

Firmy	1937	1936	1935
1) J. Fetter i Ska	327	349	220
2) „Banan" Pol. Tow. dla Handlu bananami	97	326	366
3) Gdyński Import Owoców Połudn.	201	143	183
4) „Bananas"	879	798	877
	1.704	1.816	1.846

Prócz dojrzewania bananów f. J. Fetter, egzystująca od r. 1932, zajmuje się przeróbką owoców krajowych i zagranicznych, przywożonych w stanie świeżym lub surowym, sortowaniem tych artykułów, pakowaniem itp. Specjalnością firmy jest sporządzanie t.zw. mieszanek owocowych na kompoty, oraz łuszczenie pestek morelowych.

Zakłady firmy J. Fetter wyprodukowały w ciągu ostatnich lat następujące ilości ton owoców i pestek morelowych.

Lata	Śliwki suszone	Mieszanka owocowa	Pestki morelowe	Ogółem
1935	1.692	57	45	1.794
1936	801	43	86	930
1937	724	45	47	816

Ponadto istnieją na terenie Gdyni tego rodzaju przedsiębiorstwa przemysłowo-handlowe jak palarnie kawy, sortownie i pakownie herbaty, łuszczarnie pestek morelowych, mielarnie cynamonu itp.

Do przemysłu par excellence portowego należy budownictwo okrętowe. Dotychczas nie znalazło ono w Gdyni należytego rozwiązania. To co w dziedzinie tej zrobiono należy uważać za pierwociny tego tak ważnego dla Polski rodzaju przemysłu, który niezawodnie rozwijał się będzie w szybszym niż dotychczas tempie.



Nowy magazyn firmy „Bananas"

Dotychczas na terenie portu gdyńskiego istnieją trzy stocznie okrętowe: Stocznia Gdyńska S. A., Stocznia Rybacka oraz Stocznia Jachtowa. Spośród wymienionych zakładów przemysłu okrętowego, Stocznia Gdyńska należy do najpoważniejszych. Głównymi akcjonariuszami tego zakładu są: Wspólnota Interesów i gmina miasta Gdyni.

Stocznia Gdyńska zajmuje tereny przyległe do basenu stoczni o powierzchni wody 3,1 ha. Na dotychczasowe wyposażenie stoczni składają się następujące urządzenia: 1) dok pływający nośności 3.500 t., dźwig pływający 50-tonowy oraz warsztaty.

Poważną zasługą przedsiębiorstwa było wyszkolenie kadr pracowników wykwalifikowanych w dziale budownictwa okrętowego. O rozwoju zakładu świadczą liczby robotników. Podczas gdy w r. 1929 stocznia zatrudniała 30 robotników i ograniczała się do prac reperacyjnych, to w r. 1938 ilość zatrudnionych robotników podniosła się do 190, co stanowi wzrost więcej niż sześciokrotny.

Stocznia Rybacka, założona w r. 1931 przysposobiona była od samego początku do naprawy mniejszych statków i kutrów rybackich, jak również do budowy jednostek pływających, przeznaczonych do połowów dalekomorskich.

Stocznia Rybacka spełniła swego rodzaju misję, gdyż odciągnęła rybaków polskich od korzystania z usług stoczni gdańskich, a ponadto zachęciła ich do odświeżania własnej floty rybackiej.

Najpóźniej bo w r. 1934 uruchomionym przedsiębiorstwem jest stocznia jachtowa, powstała z inicjatywy prywatnej. Dysponuje ona własnymi warsztatami wyposażonymi w nowoczesne urządzenia mechaniczne jak obrabiarki dla metalu i drzewa, piłę tarcicową, tokarnię, maszyny do szycia żagli, kuźnię, szwejcownię itd. Przedsiębiorstwo to zajmuje się remontem oraz budową morskich jednostek pływających przeznaczonych dla sportu. Dla spopularyzowania sportów morskich stocznia przystąpiła do budowy sportowych ślizgowców morskich. Ze względu na duże widoki, jakie Gdynia posiada dla wodnych sportów morskich, zakład ten rokuje duże nadzieje rozwoju.

Dalszy rozwój przemysłu w Gdyni, i to przemysłu poważnego, jest zależny od szeregu czynników, które winny być załatwione w imię w przyszłych korzyści zarówno dla miasta i portu, jak i całego kraju.

Najważniejszym warunkiem usadawiania się przemysłu w porcie, to jaknajszybsze stworzenie portu przemysłowego. Zapoczątkowaniem tej akcji jest budowa Kanału Przemysłowego, który ma stanowić kościec dla przemysłu, opierającego swą produkcję głównie na przeróbce lub uszlachetnianiu surowców zamorskich.

Kanał Przemysłowy, rozpoczęty na wiosnę rb., jest w toku budowy. Poszczególne odcinki w miarę wykańczania, oddawane będą do dyspozycji przyszłego przemysłu. Kanał ten będzie stopniowo przedłużany w miarę potrzeby, aż do Rewy, gdzie znajdzie swe ujście w Zatoce Puckiej. Szerokość kanału 120 m i głębokość 10 m zadość uczynią pod względem nawigacyjnym potrzebom statków, które go będą obsługiwać.

Drugim równie ważnym warunkiem, który przyśpieszy industrializację Gdyni, to konieczność unormowania sprawy przydziału terenów pod przyszły przemysł nad Kanałem Przemysłowym. Forma przydzielania terenów przemysłowych nie może być sztywna. Wydaje się, że nie można tu będzie trzymać się kurczowo t.zw. prawa zabudowy, czy też konieczności sprzedaży poszczególnych parceli, lecz najodpowiedniej będzie traktować klienta indywidualnie i zależnie od walorów, jakie ma wnieść w postaci bądź kapitału, bądź zdrowej i pożytecznej inicjatywy, stosować system odpowiadający interesom obu kontrahentom tj. przemysłowi i portowi.

B. K.

Dwudziestolecie Łotwy

W dniu 18-go listopada br. obchodziła Łotwa dwudziestolecie swego istnienia jako państwa niepodległego. Z uczuciem dumy i zadowolenia spoglądać mógł naród łotewski na minione 20 lat, które szczególnie owocne były dla młodego państwa z chwilą objęcia przez obecnego prezydenta dr. Karlisa Ulmanisa kierownictwa rządów.



Prezydent Republiki Łotewskiej Marli Ullmanis

Po uzyskaniu samodzielnego bytu państwowego zmuszona była Łotwa, która w czasie wielkiej wojny była terenem ustawicznych bojów i walk, przystąpić do naprawienia wszelkich szkód wojennych oraz do odbudowy swego życia gospodarczego. Aby móc wyżywić cały naród łotewski, który w 70% składa się z mieszkańców wsi, rozparcelowano wielką własność ziemską na okrągło 200 tysięcy gospodarstw chłopskich. Ta o doniosłym znaczeniu reforma rolna trwała przez 13 lat i została już w całości przeprowadzona. Spowodowała ona to, że przez lepsze wykorzystanie roli wydajność jej wzrosła przeciętnie w dwójnasób. Umożliwiła ona osiągnięcie znacznych nadwyżek eksportowych, co z kolei przyczyniło się do wzmocnienia gospodarczej niezależności Państwa Łotewskiego. Obecnie więcej osób znajduje w łotewskiej gospodarce rolnej podstawę swej egzystencji, niż miało to miejsce przed wojną światową.

Obok gospodarki rolnej najważniejszą dziedziną w łotewskiej gospodarce narodowej jest przemysł. Do życia powołano cały szereg przedsiębiorstw przemysłowych, cieszących się specjalnym poparciem państwa. Produkcja cementu, wszelkiego rodzaju dykty oraz cegły itp. wzmagała się z roku na rok. Z dorywczej pracy sezonowej udało się z czasem przejść na normalny sześciodniowy tydzień pracy. W szybkim tempie postępujące uprzemysłowienie Łotwy otwarło przed społeczeństwem łotewskim nowe możliwości pracy. W ostatnich latach dochód społeczny oraz wpływy państwa tak dalece doznały wzmożenia, że poważne kwoty można było przeznaczyć na budownictwo, w szczególności na budowę gmachów wszelkiego rodzaju użyteczności oraz gmachów reprezentacyjnych. Tym okolicznościom zawdzięcza przede wszystkim swe powstanie olbrzymia silnia koło Kegums, największa budowla, która wzniesioną została na Łotwie. W ostatnich trzech latach wykończono przeszło 300 nowych budynków publicznych, w tym gmach Ministerstwa Skarbu, Pałac Sprawiedliwości oraz 120 nowych szkół.

Równolegle do wzrostu rozwoju rolnictwa i przemysłu rozszerzyły się też obroty handlowe. Szczególnie silnie podniósł się eksport drzewa, który od roku 1936 do 1937 prawie się podwoił. Również i import się zwiększył, zwłaszcza, z natury rzeczy, wyrobów wytwórczych, co spowodowało zwiększenie się przemysłu, a przez to i podźwignięcie się całego życia gospodarczego. Ruch okrętowy w portach łotewskich stale się wzmaga. W ostatnim roku np. zawinęło do łotewskich portów ponad 2 tysiące statków o pojemności 1.243.000 rtn. Ten wzrost frekwencji w tej dziedzinie tłumaczy się rosnącymi obrotami towarów (ładunków). Dochody kolei państwowych podniosły się o jedną trzecią.

Dzięki wysanowaniu całokształtu życia gospodarczego problem bezrobocia na Łotwie nie istnieje. Rok rocznie na Łotwie znajduje pracę około 35 tysięcy robotników sezonowych, rekrutujących się w pierwszym rzędzie z Polski i Litwy. Pomimo odstąpienia przez Łotwę w roku 1935 od standartu złotego, budżet państwowy wykazuje stale nadwyżkę.

Stosunki Łotwy do wszystkich państw są nader dobre, przy czym wzajemne stosunki między Polską i Łotwą ukształtowały się szczególnie przyjaźnie. W ostatnim czasie mogła Łotwa gościć u siebie cały szereg wybitnych osobistości obcych państw, jak również i przedstawiciele Rządu Łotewskiego mogli przybyć w odwiedziny do różnych krajów. Prawie ze wszystkimi państwami zawarła Łotwa traktaty przyjaźni, względnie gospodarcze. Z Polską podpisana została na początku r. 1938 specjalna umowa taryfowa, która, należy mieć nadzieję, dodatni swój wpływ



Fragment portu Ryskiego

wywrze na wzajemne stosunki gospodarcze. Między Rzeszą Niemiecką i Łotwą również zawarty ma być układ gospodarczy; pertraktacje w tej sprawie są w toku.

Ten krótki przegląd rozwoju Łotwy, zwłaszcza w latach ostatnich pozwala nam stwierdzić, postępy na wszystkich odcinkach. Jest to przede wszystkim zasługą twórczej pracy prezydenta państwa dr. Karlisa Ulmanisa, który wespół z bohaterskim bojownikiem o wolność, obecnym ministrem wojny Janisem Balodisem wszystkie siły narodu skoncentrować potrafił w jednym wspólnym celu: odbudowie państwa. Tym dwom osobistościom należy się w dniu narodowego święta łotewskiego hołd i podzięka całego łotewskiego społeczeństwa. Uwieńczona powodzeniem praca kierownictwa nawy państwowej dowodzi, że znalezioną została właściwa droga, która daje pełną gwarancję za dalszy pozytywny rozwój i postęp państwa.

Komunalna Kasa Oszczędności miasta Gdyni

Rozwój Gdyni był tak nagły, że trudno oceniać go według normalnej miary. Tak powstające miasto odczuwało coraz to nowsze potrzeby, których natychmiastowe zaspokojenie było najistotniejsze, a każdy błąd i zaniedbanie



Zbiornica K. K. O. na ul. Portowej

godziło w najżywotniejsze interesy gminy. Jedną z takich potrzeb była konieczność zorganizowania sprawnej i fachowej obsługi finansowej budzącego się do świetnego rozwoju gospodarczego miasta. Od instytucji finansowej w Gdyni wymagany był stały rozwój, wczuwanie się w potrzeby miasta, by nie tylko podołać lecz i opanować te potrzeby.

Jedną z takich instytucji jest K. K. O. m. Gdyni, która istniejąc od 1926 r. dzięki inicjatywie i szybkiej orientacji swych kierowników stale się rozwijając od skromnego biura mieszczącego się w jednym pokoju doszła do własnego gmachu, — od 2-ch osób personelu zatrudnia dzisiaj 75 osób. Instytucja K. K. O. jako specjalnie predystynowana do gromadzenia wkładów oszczędnościowych w okręgu swej działalności i służenia tanim kredytem miejscowej ludności, rzemiosłu i drobnemu przemysłowi, tym zagadnieniom poświęciła cały swój wysiłek by dojść do takich rezultatów jak z 65 tys. zł wkładów oszczędnościowych w 1926 r. posiadać obecnie wkładów i lokat zł 8.000.000,—, obrót roczny 300.000.000,— zł, ilość książeczek wkładowych w obiegu 10.000,—.

Ostatnie lata przyniosły dalsze rozszerzenie zasięgu działalności Kasy. Otwarte zostały dwa oddziały: w Orłowie-Morskim i Chylonii, które są nie tylko zbiornicami oszczędności, lecz mają być źródłem pomocy kredytowej dla mieszkańców przedmieść. Poza tym oddziały na miejscu załatwiają wszelkie czynności bankowe.

Z uwagi na wybitnie turystyczny charakter Gdyni i Wybrzeża, K. K. O. nawiązało z całym szeregiem Kas z innych miejscowości w kraju kontakt do wzajemnego honorowania swych książeczek wkładowych.

Zaznaczyć należy, że K. K. O. posiada stale duże rezerwy gotówkowe. Dało to się odczuć szczególnie w przełomowych dniach w czasie odzyskiwania Śląska Zaolzańskiego, kiedy kasa wypłacała bez ograniczeń wkłady oszczędnościowe, czym w znacznym stopniu przyczyniła się do uspokojenia wśród wkładców.

Miarą zaufania klijenteli do Kasy, jest fakt, że około 80% wkładów wpłynęło do kas K. K. O. z powrotem. Nic więc dziwnego, że w ten sposób prowadzona działalność wykazuje niezwykle dodatnie rezultaty na terenie miasta.

Poza tym chcąc ułatwić swym wkładcom z terenu portu możność wpłacania i podejmowania wkładów w różnych godzinach dnia z dniem 1-go listopada br. uruchomioną została zbiornica przy ul. Portowej nr 4, kasy której są czynne od godz. 9 rano do godz. 19-ej.

Zbiornica równocześnie załatwia wymianę walut obcych.

ZASZCZYTNE ODZNACZENIA ŁOTEWSKIE.

Prezydent Republiki Łotewskiej Karlis Ulmanis odznaczył z okazji 20-lecia niepodległości Łotwy orderami „Trzech Gwiazd“ p. Komisarza Rządu miasta Gdyni Fr. Sokoła oraz p. Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni St. Łęgowskiego.

Jednocześnie dotychczasowy wicekonsul honorowy łotewski w Gdyni inż. M. Laurecki mianowany został konsulem honorowym.

NOWE PRZEDSTAWICIELSTWO P. K. P. ORAZ PORTÓW P. O. C. W BRATYSŁAWIE.

Z dniem 1 listopada 1938 zostało uruchomione prowizoryczne Przedstawicielstwo P. K. P. Gdyni i Gdańska, w Bratysławie. Koleje polskie oraz porty p. o. c. dały w ten sposób wyraz swemu zainteresowaniu zapleczem słowackim. Bratysława jest jak wiadomo punktem przeładunkowym dla transportów idących do Gdańska i Gdyni Dunajem. Kierownikiem Przedstawicielstwa został dotychczasowy delegat Rady Portu do Przedstawicielstwa P. K. P. oraz portów Gdyni/Gdańska w Pradze, inż. E. Czarnecki.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morsk. - za miesiąc październik 1938 r.

Uspokojenie się sytuacji politycznej przyczyniło się do uspokojenia rynku frachtowego, w szczególności w zakresie zapotrzebowania na tonaż pod ładunki powrotne do Europy. Spowodowane to jest w dużej mierze powstrzymywaniem się kupców zbożowych od transakcyj na dalsze terminy, z uwagi na zniżkową tendencję cen na zboże oraz z uwagi na niepewną sytuację na rynku finansowym.

Zapotrzebowanie natomiast na tonaż gotowy pod załadunek pod różne rodzaje obrotów, w szczególności niekontrolowanych, to znaczy nie objętych stawkami minimalnymi, było w ostatnich tygodniach dobre, przy równoczesnym braku podaży. Obecne rozmieszczenie tonażu nie było korzystne, gdyż większość statków koncentrowała się na wodach europejskich, skąd nie łatwo było znaleźć ładunki do większych ośrodków zaoceanicznych, a wobec małej stosunkowo możliwości uzyskania korzystnych stawek w tych ośrodkach, armatorzy powstrzymywali się od podróży balastowych.

Naszkicowana wyżej sytuacja pogłębia się w kierunku niekorzystnym dla armatorów i to w miarę, jak pilniejsze dostawy, zakontraktowane już dawniej zostają wykonywane. Szanse zapewnienia ładunków dla statków znajdujących się na rynku, są bardzo małe, gdyż nawet tam, gdzie dotychczas występowało większe zapotrzebowanie jak np. na Dalekim Wschodzie i w Australii, tendencja słabnie.

Na wodach La Platy gromadzą się nadal statki bez widoków uzyskania ładunków powrotnych, gdyż zakupy zboża są tam minimalne a w związku z tym i transakcje na przewóz są bardzo rzadkie. Podobnie układają się stosunki i w innych ośrodkach transportu zbóż, a więc w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie, chociaż kontrakty są tam nieco częstsze. Ze Stanów Zjednoczonych a w szczególności z portów północnego Pacyfiku występuje pewne ożywienie w zakresie zapotrzebowania na statki pod ładunki złomu do Japonii oraz do niektórych krajów europejskich.

Na wodach europejskich zapotrzebowanie na tonaż utrzymuje się jeszcze w portach morza Śródziemnego. Spadły nieco ładunki rudy, ale zapotrzebowanie na tonaż pod zboże jest dobre, również dobre jest zapotrzebowanie w portach morza Czarnego.

Jeszcze większe stosunkowo ożywienie notują w portach morza Północnego i Bałtyckiego, gdzie istnieje dobre zapotrzebowanie i stawki utrzymują się nadal na poziomie nieco wyższym aniżeli w okresie przed wrześniowym kryzysem. W szczególności na Bałtyku ruch jest dobry, gdyż obok zwiększonego zapotrzebowania na transporty sezonowe — drzewo i węgiel, obiegają na rynku różne partie zboża z Gdyni, Gdańska i Kłajpedy.

Zaznaczyć wypada, że za papierówkę i kopalniaki płacono do wschodnich portów Anglii stawki sh. 2—3 ponad zredukowane stawki normalne.

Płacone stawki podane według sprawozdania Polskiej Agencji Morskiej.

Drzewo

Gros eksportu polskiego drzewa szło jak zwykle do Anglii. Do Londynu płacono D/B/B sh. 28/— do 30/— Baltwood Net

za drzewo twarde obrzynane sh. 48/— do 50/— Baltwood Gros

za drzewo twarde nie obrzynane sh. 52/— do 55/— Baltwood Gros.

Do Hullu płacono stawki identyczne.

Żaglowce

W dziedzinie frachtowania małego tonażu zanotowano również lekkie ożywienie lecz stawki frachtowe utrzymały się na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego. Za makuchy do Danii płacono Rmk. 4,75 do 5,— do jednego portu położonego nie dalej na północ jak Aarhus.

Zboże

Ożywienie w eksporcie polskiego zboża utrzymuje się nadal na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego, a przeciętną stawką płaconą jest sh. 3/3 Gold za 1000 kg. Odprawiono w miesiącu sprawozdawczym cały szereg statków do Antwerpii wielkości od 1000 do 4000 ton. Jak już zaznaczyliśmy w poprzednim raporcie, eksport polskiego zboża do Niemiec regulowany przez „Reichsgetreidestelle" wszedł w okres realizacji, lecz z powodu zawierania kontraktów sprzedaży tego zboża na warunkach f. o. b. frachtowanie i klarowanie podstawionego tonażu powierza się wyłącznie firmom niemieckim.

Węgiel

Eksport węgla z Gdyni/Gdańska był dość ożywiony przy stałej tendencji stawek frachtowych. Na ogół płacono:

za statek	2500	to.	Le Havre	sh. 6/—
„ „	1150	„	„	„ 7/3
„ „	1700	„	„	„ 6/3
„ „	3200	„	Bordeaux	„ 7/3
„ „	1800	„	„	„ 8/6
„ „	3300	„	„	„ 7/6
„ „	2800	„	„	„ 8/—
„ „	3000	„	Bayonne	„ 8/—
„ „	2000	„	„	8/6
„ „	2500	„	Rouen	6/—
„ „	2000	„	Dunkirk	„ 5/9

Do Holandii płacono za statek wielkości 3000 to. sh. 5/—, do Belgii (Antwerpii) za statek wielk. 3200 to. sh. 4/— za 3100 ton do Zeebrügge sh. 3/10½.

Również eksport węgla polskiego na Morze Śródziemne wzmógł się i płacono:

statek wielkości 3200 ton do 3500 ton do Bona sh. 9/6, do Algieru 9/6—9/7½

statek wielkości 6800/7500 ton do Jugosławii 7/9.

Zanotowano również zafrachtowanie kilku statków do płd. Ameryki, a mianowicie:

5500/6000	ton do Buenos Aires	sh. 17/—
6200/6800	„ „ „ „	„ 15/6

Pod koniec miesiąca zafrachtowano dwa statki do Buenos Aires nawet po sh. 15/—.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

PRZEDŁUŻENIE TERMINU WAŻNOŚCI TARYFY WYJĄTKOWEJ DLA WĘGLA KAMIENNEGO I KOKSU WĘGLOWEGO ZE ŚLĄSKA ZAOLZAŃSKIEGO.

Wprowadzono 21. 10. br. taryfy wyjątkowe pk-5 i pk-7 dla węgla kamiennego i koksu węglowego ze Śląska Zaolzańskiego z ważnością do 31. 10. 38 przedłużone zostały do dnia 30. 11. 1938. Przewoźne dla węgla kamiennego ze stacji Śląska Zaolzańskiego: Dąbrowa, Karwina, Orłowa i Sucha Średnia do Gdańska i Gdyni, celem dalszego wywozu morskiego, wynosi wg pow. taryf zł 4,30 za tonę; przewoźne dla koksu węglowego w tych samych relacjach oraz ze stacji Trzyniec wynosi zł 6,20 za tonę.

WŁĄCZENIE ŚLĄSKA ZAOLZAŃSKIEGO DO POLSKIEGO SYSTEMU TARYF KOLEJOWYCH.

Z ważnością od dnia 1 listopada 1938 następujące polskie taryfy towarowe wewnętrzne rozszerzone zostały na teren Śląska Zaolzańskiego:

a) Polska Taryfa Towarowa, część I A, (Regulamin przew. towarów).

b) Polska Taryfa Towarowa, część I B, zeszyt 3 zawieraj.

c) Polska Taryfa Towarowa, część II, zeszyt 1 i 2 oraz taryfy specjalne w komunikacji z portami morskimi Gdańsk/Gdynia, zeszyt 4 (taryfy tranzytowe), zeszyt 5 (taryfy specjalne dla komunikacji z portami śródlądowych dróg wodnych) i zeszyt 6 (taryfy wyjątkowe także w komunikacji z portami Gdańsk/Gdynia).

d) Spis stacji i przystanków kolejowych.

e) Wykaz odległości taryfowych, część I i II.

NORMALIZACJA TARYFOWA DLA PRZEWOZU SUROWCÓW I WYTWORÓW PRZEMYSŁU HUTNICZEGO, METALOWEGO I ELEKTROTECHNICZNEGO W KOMUNIKACJI MIĘDZY GDYNIĄ/GDAŃSKIEM A OBSZARAMI OLZAŃSKIMI.

Przejściowe taryfowe unormowanie ruchu kolejowego między obszarami olzańskimi a Gdynią/Gdańskiem dla przesyłek morskich zostało zniesione. Stacje Bogumin, Frysztat Śl. i Trzyniec zostały włączone do taryfy specjalnej PM-34 w odniesieniu do przewozu bloków podwalcowanych, żelaza i stali fasonowej oraz blachy i płyt żelaznych i stalowych itd. Przewoźne za wyżej wymienione towary wynosi obecnie 245 wzgl. 163 gr za 100 kg dla przesyłek 5 wzgl. 10 wzgl. 15 tonowych.

Części żelazne nawierzchni kolejowej jak szyny, krzyżownice, przęsła torowe, gwoździe do szyn itd. opłacają w przyszłości 163 gr od 100 kg o ile zostały nadane w myśl taryfy specjalnej PM-38 na stacjach Bogumin, Frysztat Śl. i Trzyniec celem wywozu morskiego przez Gdynię/Gdańsk. Takie samo przewoźne opłacają w myśl taryfy specjalnej PM-42 osie, obręcze i tarcze kołowe oraz zestawy kołowe przy nadaniu na wyżej wymienionych stacjach.

Rury żelazne i stalowe oraz rury, wpusty złącza i kształtki itd. w przyszłości będą odprawiane również według taryfy specjalnej PM-48 za przewoźnem 198 gr (do europejskich rynków zbytu) wzgl. 158 gr (do pozaeuropejskich rynków zbytu) o ile zostaną nadane na stacji Bogumin.

Wreszcie włączono stację Trzyniec do taryfy specjalnej PM-70, która obowiązuje dla przewozu odpadków żelaza i stali oraz złomu poz. tar. 1226 i młotowin żelaznych i stalowych poz. tar. 1228. Wyżej wymienione towary przywiezione drogą morską opłacają przewoźne w wysokości 107 gr.

ROZSZERZENIE POLSKIEJ TARYFY TRANZYTOWEJ PT-1 I PT-2 W KOMUNIKACJI Z ŚLĄSKIEM ZAOLZAŃSKIM.

Z ważnością od dnia 1. 11. 38 przestają obowiązywać postanowienia taryf specjalnych PT-1 i PT-2 dotyczące komunikacji tranzytowej przez Zebrzydowice — stacja graniczna oraz Cieszyn — stacja graniczna. Równocześnie rozszerza się taryfy tranzytowe PT-1 (w komunikacji z portów Gdańska i Gdyni do polskich stacji granicznych) i PT-2 (w komunikacji od polskich stacji granicznych do Gdańska i Gdyni na nowe polskie przejścia graniczne na Śląsku Zaolzańskim, t. zn. na stację graniczną w Boguminie (w kierunku Hrusov) Gnojniku, Szumbarku Śl. i Mostach Śl. Zarządzenie to nie spowoduje prawdopodobnie podrożenia stawek przewozowych. W niektórych wypadkach przewoźne pozostaje bez zmiany, mimo, że odległości się odpowiednio powiększyły.

WŁĄCZENIE STACJI BOGUMIN DO TARYFY SPECJALNEJ PL.

Spis stacji, przy których znajdują się krajowe rafinerie nafty (załącznik 1 do taryf specjalnych PL polskiej taryfy wewnętrznej) został rozszerzony o stację Bogumin, wskutek czego możliwe jest stosowanie taryfy specjalnej PL — 1 dla przesyłek gazoliny, benzyny, parafiny, poza tym nafty, olejów mineralnych, smarów oraz innych pozostałości destylacji i rafinerii, wreszcie koks naftowy oraz asfalt naftowy, o ile przesyłki te nadane zostają w Boguminie z przeznaczeniem do wywozu morskiego przez Gdańsk i Gdynię.

PRZEDŁUŻENIE TERMINÓW DOSTAWY TOWARÓW W KOMUNIKACJI MIĘDZY CZECHOSŁOWACJĄ, A PORTAMI P. O. C.

Ze względu na niezwykłe trudności eksploatacyjne, stosownie do art. 11 § 3 Międzynarodowej Taryfy Towarowej, z ważnością od 1. 11. 38 w ramach polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi, część I i II terminy dostawy zostały przedłużone o 100%. Jednocześnie przepisy kierunkowe przesyłek uległy następującym zmianom: dawne przejścia graniczne Petrovice i Czeski Cieszyn zostały zastąpione przez stacje graniczne Mosty Śl. — Cadca wzgl. Bogumin — Hrusov. Zmianie natomiast nie uległa droga przez przejścia graniczne: Zwardoń, Podczerwoń, Leluchow, Łupkow, Sianki, Ławoczne i Woronienka.

W razie niemożności dotrzymania wymienionych w taryfie kierunków przewozowych czy to ze względów ruchowych, czy też innych przewóz odbywa się przez najbliższe przejście graniczne bez zmiany stawek przewozowych. Analogiczne przepisy obowiązują również w polsko-czechosłowackiej komunikacji przeładunkowej na Dunaju, zeszyt 1, 2, 2 A i 2 B.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA ŻELAZA SUROWEGO, ŻELAZA MANGANOWEGO I T. D. PRZY PRZEWOZIE PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK.

Z ważnością od 1 listopada 1938 wprowadzono nową taryfę specjalną PM-30 na przewóz surówki żelaznej, żelaza surowego (żeliwa) w gęsiach lub ziarnowanego (granulowanego) wszelkiego rodzaju, z poz. taryf 1201 a, jako też ferromanganu (żelaza manganowego), ferrosilicium (żelaza krzemowego) i ferrofosforu z poz. taryf. 1201 b, w razie nadania przesyłki przez huty żelazne. Dla tych przesyłek obniżona stawka przewozowa wynosi 142 grosze za 100 kg od stacji: Chebzie, Chorzów, Hajduki, Katowice, Łaziska, Nowy Bytom Tow., Ostrowiec Śl., Siemianowice Śl., Sosnowiec, Wąchock i Wierzbnik. Przy nadaniu ze stacji Częstochowa, stawka przewozowa wynosi 138 groszy za 100 kg, ze stacji Dąbrowa Górnicza 143 gr za 100 kg, ze stacji Śląska Zaolzańskiego: Bogumin, Frysztat Śl. i Tryniec 163 gr za 100 kg. Obniżka ta ma niewątpliwie duże znaczenie dla polskiego przemysłu ciężkiego, będąc jednym z czynników, ułatwiających eksport jego produkcji.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA MĄCZKI KOSTNEJ Z ZAOLZIA PRZEZNACZONEJ DO WYWOZU MORSKIEGO PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK.

Dla mączki kostnej odtłuszczonej, tłuczonej, parzonej (odklejonej) pozycji taryfowej 638 jak również dla śruty kostnej odtłuszczonej poz. tar. 640 obliczane będzie od 1. 11. 1938 r. przewoźne od stacji Piotrowice w Zaolziu w wysokości 163 gr wzgl. 154 gr w ramach taryf specjalnej PE — 3 przy osiągnięciu minimalnej ilości 1.000 wzgl. 1.400 t. Powyższe stawki stosowane są w drodze reklamacji.

URUCHOMIENIE NOWEGO DWORCA WIŚLANEGO W WŁOCŁAWKU.

W Włocławku uruchomiono nowy dworzec wiślany „Włocławek — Wąsk. — Port". Dworzec ten służy tylko dla przesyłek nadanych do dalszego przewozu Wisłą lub przewiezionych statkami. Posiada on uprawnienia dla odprawy przesyłek wagonowych i drobnicowych nadanych jako przesylki pospieszne lub towarowe. Uruchomienie tego dworca wiślanego ma również znaczenie dla komunikacji żeglugowej i śródlądowej z Gdańskiem.

NOWE KOLEJOWE STACJE GRANICZNE NA ŚLĄSKU ZAOLZAŃSKIM.

Przez przyłączenie Śląska Zaolzańskiego do Polski, dotychczasowe stacje graniczne Zebrzydowice i Cieszyn stały się stacjami wewnętrznymi. W komunikacji między Polską a Czechosłowacją są obecnie stacjami granicznymi na terenie Śląska Zaolzańskiego następujące stacje kolejowe: Bogumin, Gnojnik, Mosty Śl. i Szumbark Śl.

DALSZE OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA SŁODU Z CZECHOSŁOWACJI PRZY WYWOZIE PRZEZ GDAŃSK/GDYNIĘ.

Przewoźne dla słodu z Czechosłowacji zostało z dniem 19 listopada 1938 znowuż obniżone dla transportów, które zostaną nadane w poniżej wymienionych stacjach:

		10 t	15 t
Josefuv Dul Kosmonosy	hč	2080	1960
Tovačov	„	1920	1810
Uherskě Hradiště	„	1930	1830

CZĘŚCIOWE OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO ZA NICI BAWEŁNIANE PRZY WYWOZIE MORSKIM PRZEZ GDAŃSK I GDYNIĘ.

Dla wywozu nici bawełnianych klasyfikacji towarowej 711 b zostały ustalone w kilku relacjach nowe stawki przewozowe, które po części stanowią dosyć znaczne obniżki. Z ważnością wstecz od 10. 11. 1938 r. obowiązują dla wywozu morskiego przez Gdańsk lub Gdynię następujące stawki w groszach w myśl taryfy specjalnej PD-32.

	przy przewozie		
stacja kolejowa	5 t	10 t	15 t
Łódź	862	731	723
Warszawa	842	714	711
Zduńska Wola	903	763	763
Żyrardów	862	731	723

PRODUKTY MŁYNARSKIE Z RUMUNII ITD. PRZEZ GDAŃSK I GDYNIĘ.

W ramach polskiej taryfy tranzytowej dla komunikacji z portami morskimi PT-2 część II/4 przewożone być mogą od 10 listopada 1938 r. produkty młynarskie z fasoli, grochu, gryki, jęczmienia, kukurydzy, owsa, prosa, pszenicy i żyta pozycji taryfowej 19 klasyfikacji towarowej od rumuńskiej stacji granicznej pod Śniatyniem według obniżonej stawki przewozowej 273 gr przy nadaniu 10 t. Z uwagi na to, że przy wyżej wymienionych towarach nie wymagane jest świadectwo pochodzenia, udogodnienie to dotyczy zarówno produktów młynarskich pochodzenia rumuńskiego jak i dalej położonych krajów, tj. Bułgarii i Jugosławii.

POLSKI RUCH TRANZYTOWY NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH PRZEZ PORT GDAŃSKI W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU 1939.

Ogólny ruch tranzytowy na śródlądowych drogach wodnych pomiędzy Gdynią a resztą kraju wyniósł w październiku 1939 12.374 t. W dół rzeki przewieziono 3.188 t. w tym: 2.661 t cukru, 140 t metali i wyrobów, 147 t mąki, 122 t artykułów spożywczych oraz 106 t roślin strączkowych. W górę rzeki przewieziono 9.186 t w tym: 5.163 t ryżu, 527 t roślin strączkowych, 463 t skór i futer, 698 t metali i wyrobów. 358 t artykułów spożywczych oraz 145 t kawy. W okresie styczeń—październik przeszło ogółem 88.820 t, z czego 39.759 t w dół rzeki, oraz 49.061 t w górę rzeki.

PRZYWRÓCENIE ZNIŻEK NA WYWÓZ OTRĄB ZBOŻOWYCH DROGĄ MORSKĄ.

W ubiegłym roku skasowano, w związku ze zniesieniem premii eksportowej dla zbóż i przetworów zbożowych, ulgową taryfę eksportową PC-37 na wywóz otrąb zbożowych z pozycji 482 K.T. Wobec zniesienia w obecnej kampanii ograniczeń wywozowych dla powyżej wymienionych towarów, wprowadzono z powrotem ulgi na wywóz otrąb zbożowych celem ułatwienia ich wywozu. I tak włączono z dniem 7 listopada 1938 do taryfy eksportowej PA-1 otręby zbożowe z poz. 482. Opłaty tej taryfy są prawie na tym samym poziomie co opłaty zlikwidowanej w ub. roku taryfy PC-37. Oprócz tego wprowadzono z dniem 10 listopada 1938 dla wywozu otrąb zbożowych taryfę wyjątkową PA-5 przewidującą przewoźne dla odległości do 200 km stawki rubryki PA-1 taryfy specjalnej PA, a ponad 200 km stawki w wysokości od 131 do 260 groszy przy nadaniu conajmniej 15 ton. Opłaty tej taryfy stosuje się w drodze reklamacji przy nadaniu przez jednego nadawcę lub do jednego odbiorcy minimum 20.000 ton w czasie do 31 lipca 1939 r.

POTANIENIE PRZEWOŹNEGO DLA BAUKSYTU W KOMUNIKACJI MIĘDZY GDAŃSKIEM/GDYNIĄ A CZECHOSŁOWACJĄ.

Z ważnością od dnia 19 listopada 1938 została polsko-czechosłowacka taryfa dla komunikacji z portami Gdańsk i Gdynia, część II/3 rozszerzona na przesyłki bauksytu (tar. art. 220). Przewoźne, po rozszerzeniu tej taryfy, za transporty bauksytu nadane ze stacji Gdańsk lub Gdynia z przeznaczeniem do stacji Chrástecky Dvur wynosi 1600 hč przy zapłacie za 10 lub 15 t. Nowa taryfa artykułowa nie jest związana kontyngentem.

KRONIKA ZAGRANICZNA

ŻEGLUGA

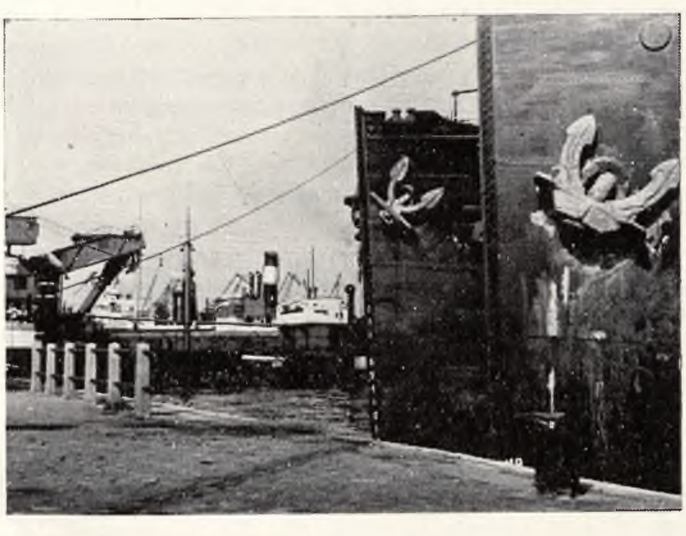
EKONOMICZNE PODSTAWY DUŻYCH STATKÓW. SZYBKOŚĆ STATKÓW DYKTUJE ICH WIELKOŚĆ.

Budowa angielskich olbrzymów morskich (Queen Mary — 81 tys. ton brutto. Queen Elisabeth 85 tys ton brutto) jak i francuskiego „Normandie" — 83 tys. ton brutto tworzy nowy okres w historii żeglugi. Stopniowy wzrost statków transatlantyckich rozpoczynający się 703 tonowym „Syriuszem", który 100 lat temu przepłynął Atlantyk w ciągu 18 dni, podyktowany jest w dużej mierze koniecznością zwiększenia szybkości i tym samym zmniejszenia czasu trwania podróży. Dążenie do uzyskania maksymalnej szybkości wzmaga międzynarodowe współzawodnictwo — Ameryki, Niemiec, Anglii, Francji, Włoch, Holandii. Przed wojną wielkość statku nie przekracza 30 tys. ton — szybkość zaś transatlantyków 26 węzłów. Po wojnie 50 tys. tonowe statki przebywają Atlantyk w 7 a nawet i 5 dniach (Maurytania). Szybkość statków wzrasta wraz ze zmianą składu podróżnych, mianowicie przedwojenną rzeszę emigrantów europejskich zastępują po wojnie turyści i ludzie interesu. To też wraz z szybkością wzrasta komfort na statku i przystosowany do nowej kategorii podróżnych. Obecny rekord 4-dniowy należy już do statków 80 tys. tonowych. Rośnie i współzawodnictwo międzynarodowe. 80 tys. tonowy statek „Queen Mary" współzawodniczący z niemieckimi „Bremen" i „Europa", francuski motorowiec „Normandie" jest odpowiedzią na „Queen Mary". Czy zostanie zbudowany statek przewyższający ostatni angielski motorowiec „Queen Elisabeth"? Budowa tego ostatniego przez towarzystwo Cunarda będące również właścicielem „Queen Mary" podyktowana jest według oświadczenia prezesa tegoż towarzystwa koniecznością zaprowadzenia regularnej tygodniowej obsługi transatlantyckiej dwoma statkami. Z 168 godzin w tygodniu ok. 44 przypada na pobyt w portach — 8 godzin na podróż z Southampton do Cherbourga, a — 5 na podróż z Ambrose Channel do New Yorku.

Pozostaje 111 godzin na przebycie odległości 3.160 mil. przez Atlantyk. Wymaga to średniej szybkości 28½ węzła — co stanowi niezbędny warunek rejsu 2 statków w tygodniu.

KOSZTY BUDOWY STATKU.

Zmienne koszty budowy statku w dużej mierze zależne są od wahań cen stali, na którą w kosztach budowy przypada poważny odsetek.



Fragment portu gdyńskiego

Poniższe zestawienie wykazuje koszty budowy na stoczni brytyjskiej parowca pojemności 7500 ton dw. oraz wahania cen stali w ostatnim dziesięcioleciu.

Rok	Cena tony dw.			Cena tony stali		
	Ł	sh.	d.	Ł	sh.	d.
1929	9	0	0	8	7	6
1930	9	0	0	8	15	0
1931	8	9	0	8	15	0
1932	8	6	0	8	15	0
1933	8	8	0	8	15	0
1934	8	12	0	8	15	0
1935	9	11	0	8	15	0
1936	10	8	0	9	2	6
1937	14	8	0	11	8	0

CZY CZAS ZAMAWIAĆ NOWE STATKI?

Dość liczne w ostatnich czasach zamówienia nowych statków poczynione przez norweskich armatorów ściągnęły na siebie uwagę sfer żeglugowych, ogólnie bowiem uważa się obecną sytuację na rynku frachtów morskich za mało sprzyjającą rozwojowi żeglugi. Daje to asumpt pismu norweskiemu „Aftenposten" do wypowiedzenia opinii, że pewne sfery przywiązują większą wartość do posiadania statku, niż pieniędzy, poza tym zamawiając statek w okresie depresji, korzysta się z gotowego statku w następującym po depresji okresie „prosperity". Obecna zaś sytuacja jest tak niepewna, że każdej chwili można się spodziewać raptownego popytu na tonaż; jednocześnie niedawne jeszcze doświadczenie uczy nas, że kiedy dwa lata temu zarysowywało się polepszenie sytuacji, stocznie otrzymywały tyle zamówień, że kto nie był pierwszym na liście, musiał długo czekać na wykonanie swego zamówienia. Z drugiej strony nie można liczyć na spadek cen nowych statków w bliskiej przyszłości, gdyż wszystkie kraje morskie mają w swoim programie rozbudowę floty. Jednak w konkluzji swej „Aftenposten" przyznaje, że koniunktura obecna rozpatrywana w swej całości, raczej nie sprzyja nowym zamówieniom i radzi armatorom dokładną kalkulację ryzyka, wypływającego z obecnej niepewnej sytuacji.

ZWIĘKSZENIE OBROTÓW NA RYNKU SPRZEDAŻY STATKÓW.

Po dłuższym zastoju ożywiły się w ostatnich dniach obroty na rynku sprzedaży statków. Cena dla statków z drugiej ręki pozostała bez zmian, natomiast dla tonażu na rozbiórkę płacono przez firmy kontynentu ceny wyższe niż przez firmy angielskie. Specjalnie firmy belgijskie interesowały się tonażem na rozbiórkę.

W ostatnich dniach w sprzedaży z drugiej ręki zawarto następujące transakcje: 26 lat liczący angielski parowiec „King Dawid" — 6.077 t. sprzedany został za 18.000 Ł do dalekiego wschodu, angielski parowiec „Pilton" — 5.150 t. za 17.000 Ł do Szwecji. African Continental Steamship Company zakupiła 8.615 t. parowiec za 12.500 Ł i 2.213 t. parowiec „Torcello" za 8.500 Ł. Norweski motorowiec-tankowiec 7.100 t. poj. „Jenny" mając lat 10 sprzedany został za 70.000 Ł, grecki parowiec „Munis Chandres" za 14.000 Ł. Dla tonażu na rozbiórkę ceny podniosły się znacznie. Jedna belgijska firma kupiła grecki parowiec „Narkissos" 4.313 brt. za 7.500 Ł, co odpowiada 34/8 za brt., gdy jeszcze parę tygodni temu parowiec „Gambada" przyniósł tylko 29/— za brt., angielski parowiec „Ormara" — 47.712 brt., za 35/— brt. Potwierdza to podniesienie cen o 20%.

TRZECI NOWOCZESNY MOTOROWIEC TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWEGO „HAPAG"

dla linii do Południowej Ameryki, spuszczony został na wodę w dniu 25. X. br.

Jest to zbudowany w Stoczni Vulcan motorowiec „Monserrate" 3.600 brt., szybkości 14 węzłów, który razem z „Patrią" i „Osorno" obsługiwać będzie porty zachodnich wybrzeży południowej Ameryki. Statek poza tym posiada 28 pasażerskich miejsc.

ROZWÓJ WŁOSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

„Finmare" — włoska instytucja (finansowa) kontrolując 4 najważniejsze towarzystwa żeglugowe o łącznym kapitale 1,1 miliarda lirów, (udział Finmare wynosi 900 milionów L) i tonażu 1.337 tys. t. brutto, czyli 40% tonażu całej włoskiej floty handlowej powiększa stan swej floty o dalsze ćwierć miliona ton btto, mianowicie do 1942 roku mają być wykonane 44 nowe statki — z tego 37 dla szybkich transportów towarów, a 7 dla przewozu pasażerów i towarów. Według ustalonego planu statki te mają obsługiwać następujące szlaki:

11	statków	po 9,000	ton btto	— Ameryka i Dal. Wschód
3	„	„ 5,000	„ „	— Morze Czarne
11	„	„ 4.000	„ „	— Morze Półn. i Bałtyckie
6	„	„ 2,000	„ „	— Wybrzeże Włoskie
6	„	„ 6.000	„ „	— Południowa Afryka
2	„	„ 16.000	„ „	— Ameryka Środk. i Poł. Pacyfic
2	„	„ 10,000	„ „	— Ameryka Łacińska
1	„	„ 20,000	„ „	— Italia — Shanghai
1	„	„ 5,000	„ „	— Italia — Egipt
1	„	„ 5,000	„ „	— Italia — Istanbuł

Wielki program inwestycyjny Finmare dyktowany jest dążeniem Włoch do jak najszybszego rozwoju swej floty handlowej, poparty zaś jest doskonałymi wynikami finansowymi towarzystwa Finmare, które w okresie 1937—8 r. zarobiło netto prawie 79 milj. lirów — z czego 74 milj. przeznaczone zostały na wypłatę 5,5% dywidendy za rok ubiegły.

PANAMSKA FLOTA HANDLOWA.

Panamska flota handlowa zajmuje drugie miejsce na świecie, jeżeli chodzi o ilość tonażu przypadającego na głowę ludności: na 1000 mieszkańców przypada 1.190 ton: pierwsze miejsce zajmuje Norwegia z 1.412 tonami na głowę ludności. Panamska flota handlowa liczy obecnie 136 statków pojemności 610.975 trb., zatym przeciętna wielkość statku wynosi 4.492 trb. Pod tym względem Panama zajmuje pierwsze miejsce na świecie. Dalszą charakterystyczną cechą floty panamskiej jest to, właściciele tylko 70 statków zamieszkują Panamę, armatorzy reszty statków (66) mieszkają zagranicą, a więc w Bostonie, Honkongu, Hamburgu, Londynie itd. w 22 różnych miejscowościach. Między innymi cała gdańska flota motorowców wynosząca 24 statki i 255 tys. trb. przeszła w 1935 r. pod banderę panamską. (GAM).

DUŃSKA FLOTA HANDLOWA.

Według rejestru, statków liczyła na 1. X. br. 2.088 jednostek o pojemności 1.208 tys. ton btto. Należą tutaj 250 parowców — 583,5 tys. ton btto, 238 motorowców — 345,4 tys. ton btto. 1.314 żaglowców z motorami — 75,5 tys. ton btto i 16 żaglowców — 1.275 ton btto.

NOWA FRANCUSKA USTAWA ŻEGLUGOWA.

Rząd francuski w ubiegłym roku czynił duże starania, aby przyjść z pomocą żegludze narodowej. Wydanych zostało od miesiąca maja nie mniej niż 8 dekretów z których 6 ma na celu pośrednio lub bezpośrednio pomoc żegludze, 7-my dotyczy ustanowienia wolnej strefy, 8-my natomiast nakłada na armatorów obowiązek wykonywania wszelkich reperacji w miarę możliwości w kraju. Jeden z tych dekretów przedłuża pomoc rządową dla żeglugi wolnej, czyli dla wszystkich niesubwencjonowanych linii o dalsze 2 lata.

Dopłaty rządowe są znacznie podwyższone i wynoszą minimalnie:

Dla parowców i motorowców

	do 300 brt	30 ct.	za tonę i dzień	
od 300	„ 1000	„ 25	„ „	„ „
od 1000	„ 3000	„ 20	„ „	„ „
od 3000	„ 5000	„ 17	„ „	„ „
od 5000	„10000	„ 14	„ „	„ „
poza	10000	„ 10	„ „	„ „

Dla żaglowców

poza 500	do 1000 brt	20	„ „	„ „
od 1000	„ 2000	„ 10	„ „	„ „
poza	2000	„ 4	„ „	„ „

Na różnych szlakach żeglugowych płacono poza tym dodatki jak np. dla francuskiej żeglugi przybrzeżnej 300%, dla ruchu pomiędzy Europą a zachodnią i wschodnią Afryką 120%, przy statkach posiadających szybkość minimalną 17 węzłów 300%, pomiędzy Francją a portami morza Czarnego i bałtyckimi portami 200%, pomiędzy Europą i wschodnimi portami Ameryki Południowej 120%, aż do 600% dla statków posiadającch szybkość 17 węzłów, pomiędzy Francją i zachodnimi portami Południowej i Północnej Ameryki 400%, pomiędzy Francją i Algierem 50%, dla węglowców 75%.

Statki rybołówcze otrzymują od 100 do 800% dodatek. Według tego szematu statek poj. 5000 brt. szybkości 12—14 węzłów otrzymuje za podróż do La Plata i z powrotem 1.020 frs. dziennie dopłaty, statek poj. 3.000 brt. szybkości 12 węzłów do morza Czarnego 1.200 frs. Przy statkach o większej szybkości niż 17 węzłów za podróż do La Plata dopłata powiększa się pięciokrotnie, tj. 3.100 frs. dziennie.

ROZBUDOWA RUMUŃSKIEJ FLOTY NARODOWEJ.

Według oświadczenia generalnego inspektora Marynarki rumuńskiej i dyrektora floty handlowej Pais, postanowiono rozbudować flotę handlową celem uniezależnienia od obcych bander wywozu nafty rumuńskiej. W tym celu zamówiono już we Włoszech cztery statki-motorowce po 5 tys. ton pojemności, zaś w Danii 5 statków frachtowych po 7 tys. ton każdy. Dotychczas tylko 8% nafty przewożono pod flagą rumuńską, a reszta na statkach angielskich, szwedzkich, holenderskich, norweskich i innych.



Widok na Basen węglowy — nabrzeże Szwedzkie

„BERENGARIA" SPRZEDANA NA ROZBIÓRKĘ.

Znany transatlantyk „Berengaria" należący do Cunard White Star Line pójdzie na rozbiórkę. Statek ten był budowany w 1912 r. dla „Hapagu", gdzie otrzymał nazwę „Imperator". Po wojnie światowej przeszedł pod banderę angielską. „Berengaria" o pojemności 52.000 brt. obecnie sprzedany został sir John Jarvis za ok. 100.000 L. Rozbiórkę wykonywa „Jarrow Shipbreaking Company", Jarrow.

WZROST TONAŻU UWIĄZANEGO W PORTACH BRYTYJSKICH.

Angielska Izba Żeglugowa podaje, że w III kwartale tonaż uwiązany w portach brytyjskich wzrósł o 124 tys. ton netto do 232 jednostek, 456 tys. ton netto, co oznacza 3½% całego tonażu angielskiego. Cyfra ta obejmuje 190 statków angielskich — 363 tys. ton i 42 statki innych krajów — 92 tys. ton netto.

Cyfry tonażu uwiązanego w portach brytyjskich w poszczególnych kwartałach br. przedstawiały się następująco:

na 1. I. 1938 — 113 jednostek — 175 tys. ton, netto
na 1. IV. 1938 — 190 jednostek — 339 tys. ton, netto
na 1. VII. 1938 — 198 jednostek — 332 tys. ton, netto
na 1. X. 1938 — 232 jednostek — 456 tys. ton, netto

Poza tym trzeba brać pod uwagę dużą ilość statków angielskich, które poza portami macierzystymi czekają na ładunki. Tak np. trampy angielskie przedstawiają największą część tych jednostek, które od kilku miesięcy bezrobotnie leżą przy La Plata, i które oficjalnie nie są uwiązane, ale jednak w praktyce wycofane z ruchu.

SPECJALNY STATEK DO PRZEWOZU PAPIERU GAZETOWEGO.

W Anglii spuszczony został w tych dniach na wodę statek 6.000 t specjalnie przeznaczony na transport papieru gazetowego z Nowej Funlandii dla Anglii. Statek ten otrzymał nazwę „Rothermere".

Z OBCYCH PORTÓW

RUCH STATKÓW I TOWARÓW W PORTACH DANII.

Według oficjalnych danych ruch statków w portach Danii w II kwartale rb. wynosił 22.100 jednostek pojem. 4,1 mil. trn., wyładowano 2. 883 tys. ton towarów, załadowano — 1. 079 tys. ton. W porównaniu z II kwartałem 1937 r. spadek w 1938 r. wynosił dla ruchu statków 5%, dla obrotu towarów 16%. Na spadek przywozu towarów z zagranicy z 2.707 tys. ton na 2.295 tys. ton wpłynęło głównie na zmniejszenie przywozu węgla, koksu o 324 tys. ton (z 1.367 tys. ton na 1.043 tys. ton). W wywozie silny spadek wykazuje pozycja drobnicy z 287 tys. ton na 246 tys. ton, za granicą wynoszącym 322 tys. ton, wobec 625 tys. ton w kwartale 1937. Obrót towarów między portami duńskimi spadł z 729 tys. na 590 tys.

RUCH STATKÓW W PORCIE KOPENHASKIM.

W ciągu września weszło do portu w Kopenhadze 2.134 statków pojemności 653.973 trn., w tym z zagranicy 882 parowce i motorowce pojemności 434 tys. trn. i 14 żaglowców 7,6 tys. trn. Pod polską banderą weszło 6 statków pojemności 33.271 trn., zajmując co do tonażu czwarte miejsce po banderze duńskiej 362,6 tys. trn., szwedzkiej 73,4 tys. trn., norweskiej 44,0 tys. trn.

RUCH STATKÓW W PORTACH ROTTERDAM, ANTWERPIA, HAMBURG, BREMA I GDYNIA, W PIERWSZYCH 10 MIESIĄCACH RB. wykazuje następujące zestawienie:

Rotterdam	statków	nrt.
1. I. — 31. X. 38	12.188	19.714.789
1. I. — 31. X. 37	11.286	18.842.263
różnica	+ 902	872.526

Antwerpia	statków	nrt.
1. I. — 31. X. 38	9.768	16.447.731
1. I. — 31. X. 37	10.228	17.070.328
różnica	— 460	— 622.597

Hamburg	statków	nrt.
1. I. — 31. X. 38	15.735	17.465.349
1. I. — 31. X. 37	15.383	16.480.820
różnica	+ 352	+ 984.529

Brema	statków	trn.
1. I. — 31. X. 38	7.823	8.634.536
1. I. — 31. X. 37	6.862	7.700.620
różnica	+ 961	933.916

Gdynia	statków	trn.
1. I. — 31. X. 38	5.363	5.332.858
1. I. — 31. X. 37	4.734	4.632.765
różnica	+ 629	700.093

DODATKI ZIMOWE DLA PORTÓW BAŁTYCKICH.

Od 15. XI. br. liczone będą na ładunki dla Rygi i Libawy dodatki zimowe w wysokości 25% od 15. XI. 38 do 1. 1. 1939, od 1. I. do 1. IV. 1939 r. — 40%, do Kłajpedy od 1. XII. do 31. III. 1939 r. — 25%, do Tallina — od 15. XI. do 31. XII. — 25%, od 1. 1939 do 31. III. 1939 — 50% i od 1. IV. do 31. IV. — 25%.

ROZWÓJ REGULARNYCH LINII ŻEGLUGOWYCH Z HAMBURGA.

Hamburski Weltwirtschafts-Archiv publikuje interesujące cyfry wykazujące znaczenie regularnych linii żeglugowych z Hamburga i wzrost ich pracy w 1937 r. w porównaniu do roku poprzedniego. W 1937 r. ogólna liczba linii wynosiła 184, w tym 91 niemieckich, na liniach tych dokonano 9.041 podróży (notowania statków na wyjściu), w tym 5.143 pod banderą niemiecką.

W porównaniu z rokiem 1936 liczba ogólna podróży zwiększyła się o 655, w tym pod banderą niemiecką o 446.

Nadto zwiększył się tonaż statków, który wynosił przeciętnie (licząc razem tonaż na wejściu i wyjściu) — w 1936 r. — 17.800 trn. a w 1937 r. — 19.600 trn. czyli o 10% więcej, a jednocześnie zwiększył się i przeciętny przeładunek o 28%, tj. z 19.000 ton na 24.800 ton.

Linie żeglugowe	Ilość linii		podróży na wyjściu	
z Hamburga	1936	1937	1936	1937
Europa	102	102	6.588	7.163
Ameryka	32	33	872	875
Afryka	22	25	409	466
Australia	4	4	83	86
	182	184	8.386	9.041
w tym pod banderą niemiecką	90	91	4.697	5.143

PRACA PORTU HAMBURSKIEGO W PIERWSZYCH 9 MIESIĄCACH RB.

Najwierniejszym zwierciadłem rozwoju niemieckiego handlu zagranicznego są obroty największego portu niemieckiego Hamburga.

Wzrost produkcji przemysłu niemieckiego wymagał zwiększenia importu surowców i towarów spożywczych o 9,8%, z czego przypada na port hamburski 9,6%, natomiast w ogólnym spadku wywozu niemieckiego o 20,3% port hamburski partycypuje 12%.

Następująca tabela wykazuje rozwój portu hamburskiego w ostatnich latach.

Styczeń — Wrzesień — w milionach ton

	1933	1935	1936	1937	1938
Razem	14,3	14,5	16,2	18,6	19,0
Przywóz	9,6	9,8	11,1	12,3	13,5
Wywóz	4,9	4,7	5,1	6,3	5,5

Tempo wzrostu ogólnych obrotów w roku 1936 i 1937 (10 — 15%) nie może się utrzymać w roku 1938, w którym dotychczas wynosi 2,3 i to tylko dzięki powiększeniu przywozu (9,6%), natomiast silny spadek wykazał wywóz — 12%.

OGÓLNY OBRÓT PORTU ROTTERDAM W M. IX. 1938 R.

wynosił 3.757.903 ton, w tym towary masowe 3.229.101 ton, a drobnica 528.802 ton. Przywóz zmniejszył się z 643.497 ton w sierpniu na 641.382 to, natomiast wywóz powiększył się z 268.603 t w sierpniu na 282.142 t. Tranzyt w kierunku zaplecza wzrósł z 1.611.027 ton w miesiącu poprzednim na 1.628.732 ton, przy czym tranzyt zboża powiększył się z 67.861 ton do 363.603 ton, natomiast tranzyt rudy spadł z 1.229.876 ton na 900.760 ton. Tranzyt w kierunku odwrotnym zmniejszył się z 394.833 t na 1.092.512 ton, w tym węgiel z 1.077.792 ton na 836.257 ton.

W m. październiku weszło do portu 1.263 statków o poj. 2.111.624 ton.

ZNACZNY SPADEK OBROTÓW W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

Ogólne obroty towarowe portu szczecińskiego wykazały w ostatnich miesiącach stałą tendencję zniżkową. Z 866.000 t. w m. VIII. br. spadły na 739.000 to. w m. IX., aby w październiku osiągnąć tylko 649.000 ton, z czego na przywóz przypada 393.000 ton (493.000 ton w m. IX.), a na wywóz 256.000 ton (226.000 ton w m. IX). Również **zmniejszył się ruch statków w porcie.** Weszło 517 statków (599 w m. IX.) o poj. 741.109 nrt. (900.018 nrt. w IX.), a wyszło 534 statki (609 w IX.) 736.548 nrt. (861.970 nrt. w m. IX).

WŁOSKO - NIEMIECKIE ROKOWANIA HANDLOWE W SPRAWIE TRIESTU.

Niebawem mają się rozpocząć w Trieście rokowania włosko-niemieckie w sprawie zapewnienia portowi triesteńskiemu udziału w tranzycie morskim towarów pochodzących z Sudetów lub przeznaczonych dla Sudetów. Przedmiotem układów ma być również dostawa stali dla stoczni w Trieście, które dotychczas pokrywały część swojego zapotrzebowania w Czechosłowacji. Poza tym mówi się o zamiarze Włoch ustanowienia w kilku północnych portach strefy wolnocłowej dla towarów niemieckich, w pierwszym rzędzie w Trieście i Genui. Jak podaliśmy w jednym z poprzednich numerów, była austriacka wolna strefa w Trieście oddana została Jugosławii.

WZROST RUCHU TRANZYTOWEGO DO SZWAJCARII PRZEZ PORT GENEWSKI.

W ostatnich miesiącach dał się zauważyć poważny rozwój ruchu tranzytowego przez port genueński do Szwajcarii. Przeszły przezeń znaczne transporty zboża oraz kawy z Ameryki Południowej oraz pszenicy z Rumunii. Genueńskie władze portowe przedsięwzięły w związku z tym szereg inwestycyj dla ulepszenia instalacyj portowych oraz intensyfikacji komunikacji kolejowej portu z zapleczem, co obniżyć powinno koszty transportu.

RUCH PASAŻERSKI LE HAVRE—PÓŁNOCNA AMERYKA

zmalał w tym roku znacznie. W czasie od 1. I. do 15. X. wyjechało 269.782 osób wobec 299.780 w tym samym okresie roku ub. Z Ameryki przybyło 229.703 osób wobec 283.036 osób w r. ub.

RÓŻNE

POGOTOWIE WOJENNE W MARYNARCE HANDLOWEJ.

Biorąc pod uwagę wielką rolę, jaką w czasie wojny ma odegrać flota handlowa przy zabezpieczeniu dowozu surowców i towarów spożywczych pomijając już fakt transportu wojsk i amunicji, bardzo aktualne stało się zagadnienie odpowiedniego przeszkolenia oficerów marynarki handlowej. W Anglii i Szwecji wprowadzone obecnie są 12-godzinne kursy dla kapitanów i oficerów (w Szwecji biorą też udział i niższe stopnie służbowe), celem zaznajomienia ich obchodzenia się z minami, podczas ataków lotniczych i łodzi podwodnych itp. Kurs w Anglii obejmuje nawet strzelanie z armat. Idąc za przykładem Anglii i Szwecji również holenderski minister obrony kraju wydał zarządzenie uruchomienia takich kursów dla oficerów, którzy złożyli egzaminy kapitańskie, w Rotterdamie i Amsterdamie. Sprawa ta stała się aktualna też w Norwegii, gdzie organizacja marynarki poruszyła zagadnienie odpowiedniego przygotowania obrony norweskiej żeglugi handlowej, oświadczając, że nie chce znów tak bez obrony wypłynąć na morze jak podczas ostatniej wojny światowej. Jedna z organizacji marynarzy zwróciła się do ministerstwa obrony z wnioskiem o ściślejszą współpracę między marynarką wojenną i handlową oraz o uzbrojenie statków handlowych w wypadkach wojny. Sprawa prowadzenia kursów przygotowawczych w Norwegii jest tylko kwestią czasu. Specjalny wysłannik norweski do Szwecji, który miał się zapoznać z prowadzonymi w Sztokholmie i Göteborgu kursach powrócił już do kraju i zapowiedział otwarcie kursów w Oslo i Bergen oraz dla uczniów szkół nawigacyjnych.

SPOSÓB GASZENIA POŻARÓW NA STATKACH.

Dwa ostatnie pożary na niemieckich statkach handlowych na transatlantyku „Deutschland" podczas podróży do New Yorku oraz na parowcu „Ussukuma" stojącym w porcie Hamburskim, zwróciły uwagę na tak ważne zagadnienia, jak skutecznej walki z żywiołem ognia. Jest wiadome, że każdy pożar na statku w zadziwiająco krótkim czasie rozszerza się ponieważ powstaje przeważnie w miejscach ciężko dostępnych. Całe urządzenie wewnętrzne statku, łatwopalne części drewniane, wąskie korytarze itp. utrudniają walkę z pożarem.

Bardzo interesujące są w związku z tym wyjaśnienia, które udzielił inspektor pożarowy portu hamburskiego, przedstawicielom prasy, po stłumieniu pożaru na statku „Ussukuma". Pożar ten zwalczony został najnowszym sposobem — kwasem węglowym. Pożar wybuchł w ładowni, gdzie zapaliło się około 300 bel konopi. Straż pożarna uszczelniła najpierw ładownię, później wpuściła do ładowni kwas węglowy, który tworząc gęstą parę zabił ogień.

Po pewnym czasie straż pożarna udała się do ładowni aby zgasić ogniska pożaru. Ponieważ powietrze jest nasycone do 25% kwasu węglowego. a do uduszenia nieuchronionego człowieka wystarczy 4%, straż pożarna zabezpieczona została specjalnymi maskami ochronnymi.

Już przed dwoma laty hamburska straż pożarna mogła wykazać skuteczność metody walki z pożarem z pomocą kwasu węglowego.

Podczas wielkiego pożaru na statku „Werdenfels" skierowano olbrzymią ilość kwasu węglowego do palącej się ładowni. Po dwu dniach oczekiwania straż pożarna mogła zakomunikować, że ładunek bawełny wartości 1 miliona marek 'został uratowany.

ECHA OTWARCIA ARBITRAŻU BAWEŁNIANEGO W GDYNI W PRASIE ZAGRANICZNEJ.

Zagraniczne sfery żeglugowe uważnie śledzą rozwój portu gdyńskiego. Ostatnio Scandinavian Shipping Gazette donosząc o zorganizowanym w Gdyni arbitrażu bawełny stwierdza, że dzięki korzystnemu położeniu Gdyni, może się ona stać głównym dystrybutorem bawełny na Bałtyku jak i dla Rumunii i Czechosłowacji. Równocześnie pismo przytacza cyfry świadczące o bardzo poważnym wzroście importu bawełny przez Gdynię, z 100 bali w 1929 r. do 300 tys. bali w ostatnim roku.

Również amerykańskie czasopismo fachowe „The Cotton Trade Journal" poświęca dłuższy artykuł sprawie arbitrażu bawełny w Gdyni, podnosząc szybkie nawet dla Amerykanów tempo wszechstronnej rozbudowy portu gdyńskiego. Autor Francis G. Hickamn po odwiedzeniu Gdyni w związku z otwarciem arbitrażu pisze „To czego Polska dokonała... Jest szczytem przewidującego planowania, umiejętnej budowy i dobrze skierowanej energii oraz zdolności". Równocześnie autor podkreśla znaczenie polsko-amerykańskich obrotów bawełną oraz na ich tle kształtowanie się bilansu tych dwu krajów.

ROZBUDOWA DRÓG ŚRÓDLĄDOWYCH W NIEMCZECH.

W dniu 30 października odbyło się w Magdeburgu uroczyste otwarcie śródlądowego kanału t.zw. Mittellandkanal. Kanał ten, który na przestrzeni 475 klm. biegnie od kanału Dortmund-Ems, łączącego Ren z rzeką Ems, na wschód od Łaby, jest jedną z największych tego typu inwestycyj na świecie. Kanał śródlądowy stwarza b. poważne możliwości komunikacyjne między uprzemysłowionym zachodem i agrarnym wschodem Rzeszy, oraz jako droga tranzytowa. Niemiecki program rozbudowy dróg śródlądowych przewiduje jeszcze dalsze inwestycje w wysokości ok. 2 miliardy marek. W pierwszym rzędzie brano pod uwagę budowę kanału Odra — Dunaj, długości 330 klm., z których 140 klm. biegnie przez tereny Czechosłowacji, a koszty którego obliczono na około 500 milj. mrk. Opracowano również projekt t.zw. Hansakanal, dla statków do 1500 ton, który połączyłby zagłębia Rury i Renu z portami morza północnego, pozatym zakończenie kanału mazurskiego w Prusach Wschodnich.

PRACA STOCZNI HOLENDERSKICH.

W świetle cyfr opublikowanych przez Centralne biuro statystyczne w Hadze praca stoczni holenderskich w ostatnich latach wykazuje bardzo poważny rozwój. Z porównania cyfr z 1933 r. i 1937 r. wynika wzrost liczby przedsiębiorstw zatrudniających ponad 25 robotników w przemyśle budowy statków, z 82 do 100, ceny sprzedażnej statków z 18.4 mil. fr. do 37.1 mil. flor., tonażu zbudowanego z 31 tys. trb. do 93 tys. trb. Ceny za dokonane naprawy z 16,8 mil. fl. do 42 mil. fl. liczby robotników (15. IX.) z 12,2 tys. do 28.7 tys. osób.

Szczególnie zwraca na siebie uwagę cyfra zarobkowa z napraw, która więcej niż podwoiła się w ciągu jednego roku z 20,9 mil. fr. do 42 mil. fl. Przytoczone liczby mogą stanowić podnietę do rozwoju zapoczątkowanego budownictwa okrętowego w Polsce. Potrzeba nam dużo statków i okrętów, kutrów i jachtów sportowych — mamy surowiec własny, przemysł pomocniczy rozwinięty, brak nam wprawdzie wyspecjalizowanego personelu w dostatecznej ilości, ale przy zdolnościach polskiego robotnika i polskich inżynierów, niedostatek ten można usunąć w krótkim czasie, w budowie polskich statków, jeżeli tylko zaistnieje żywsza inicjatywa przedsiębiorczego kapitału prywatnego.

KRONIKA PORTOWA

NOWY REGULAMIN I TARYFA OPŁAT ZA UŻYWANIE DŹWIGÓW.

Z dniem 15 listopada obowiązuje nowy regulamin i taryfa opłat za używanie dźwigów w porcie gdyńskim. Odnośne obwieszczenia Dyrektora Urzędu Morskiego ogłoszone zostało w Monitorze Polskim, nr 249 z dnia 29 października br.

PROJEKT TARYFY DLA PUBLICZNYCH SKŁADÓW CELNYCH.

Dom Składowy Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy opracował projekt taryfy dla publicznych składów celnych.

Gdyńskie sfery gospodarcze, po rozpatrzeniu tego projektu wypowiedziały się przeciwko jego wprowadzeniu z następujących powodów:

a) stawki projektowanej taryfy, szczególnie stawki składowe, w niektórych pozycjach są kilkakrotnie wyższe od stawek, obowiązujących w całym porcie gdyńskim.

b) co do stawek za roboty fizyczne, to nie mogą one być ujednolicone z taryfami, obowiązującymi w porcie gdyńskim, gdyż współczynniki, składające się na koszt robót fizycznych w Gdyni są zupełnie inne aniżeli w kraju;

c) została powołana pod egidą Urzędu Morskiego w Gdyni Komisja Porozumiewawcza dla taryf przeładunkowych, ustalająca koszty magazynowe i przeładunkowe według realnych potrzeb portu;

d) przy ustalaniu kosztów magazynowych w taryfie w Gdyni trzeba brać pod uwagę również analogicznie koszty w Gdańsku;

e) zamagazynowanie towarów w porcie w Gdyni odbywa się inaczej aniżeli w kraju, mianowicie w Gdyni towar przechodzi najpierw przez „magazyn celny", a dopiero później dostaje się do „składu celnego" na stale, zaś w kraju normalnie składa się towar od razu do składu celnego.

KONFERENCJA W SPRAWIE UPROSZCZENIA KONTROLI EKSPORTU.

Dnia 15 listopada br. odbyła się w Biurze Portowym P. K. P. w Gdyni konferencja w sprawie uproszczenia kontroli eksportu. W konferencji tej wzięli udział delegaci Ministerstwa Komunikacji, Urzędu Morskiego w Gdyni, Rady Portu w Gdańsku oraz interesantów portowych. Bezpośrednie porozumienie się czynników miarodajnych z zainteresowanymi grupami w tej tak ważnej kwestii należy tylko powitać i wskazuje na zrozumienie, jakie sprawy związane z eksportem znajdują u władz centralnych.

PROJEKT WYJĄTKOWEJ TARYFY NA PRZEWÓZ BAWEŁNY.

Biuro Portowe P. K. P. w Gdyni opracowuje projekt taryfy wyjątkowej, na przewóz bawełny, która opierałaby się na podobnych zasadach, jak taryfa pd-5 dla bawełny, tj. przy zastosowaniu do przewozu bawełny platform nakrytych plandekami kolejowymi.

PRACE NAD NOWĄ USTAWĄ ŻEGLARSKĄ.

W dniu 4 bm. w Urzędzie Morskim odbyło się kolejne posiedzenie specjalnej Komisji mającej za zadanie opracować projekt nowej ustawy o służbie marynarza.

Przewodniczył na posiedzeniu p. J. Poznański, Naczelnik Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku, udział zaś w posiedzeniu brali p. mgr T. Ocioszyński, Naczelnik Wydziału Żeglugowego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu p. S. Leszczyński, Radca Ministerstwa P. i H., p. G. Kański Kapitan Portu Gdynia, p. dr A. Majewski, profesor prawa morskiego w Państwowej Szkole Morskiej oraz p. Z. Stefanowicz, Radca Urzędu Morskiego.

Komisja dzieli się na dwie sekcje — z nich jedna opracowuje część projektu ustawy, dotyczącą norm publiczno - prawnych, druga zaś traktująca o sprawach norm prywatno-prawnych.

INFORMATOR „GDYNIA — PORT".

W związku z nowym regulaminem używania dźwigów w porcie gdyńskim, oraz nową taryfą opłat za pracę dźwigów, okazała się konieczność wydania informatora portowego, któryby również zawierał informacje o innych opłatach portowych i formalnościach związanych z postojem statków i przeładunkiem towarów.

Informator powyższy przeznaczony specjalnie dla kapitanów zagranicznych statków znajduje się już w opracowaniu i na rynku ma się ukazać w początkach przyszłego roku.

Wydany będzie w 2-ch językach, polskim i angielskim.

EKSPORT KONI NA M/S. „BATORY" DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.





W bieżącym roku wywieziono z Polski do Stanów Zjednoczonych kilkanaście koni, czystej krwi arabskiej, hodowli Polskiego Towarzystwa Hodowli koni arabskich. Niektóre z tych koni przedstawiały wartość po 5000 dolarów.

KAPLICZKA DLA MARYNARZY-RYBAKÓW POLSKICH W PORCIE RYBACKIM W SCHEVENINGEN.

W malowniczym porcie Scheveningen pod Hagą, odbyła się podniosła uroczystość poświęcenia kapliczki dla marynarza polskiego. Aktu poświęcenia dokonał dziekan Hagi, ks. prob. van der Tuyn, wygłaszając przy tej okazji przemówienie. Zebrani na lądzie rybacy polscy odśpiewali pieśni kościelne.

Kapliczka znajduje się w samym sercu portu rybackiego Scheveningen. W ołtarzu umieszczono piękną reprodukcję Matki Boskiej Częstochowskiej, dar pani ministrowej Babińskiej, z błogosławieństwem ks. Przeora Paulinów z Częstochowy dla marynarza polskiego.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W PAŹDZIERNIKU.

W październiku rb. na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku złowiono ogółem 2.821.160 kg ryb, wartości 1.783.267 zł. Najwięcej złowiono śledzi — 2.689.680 kg, stornia 27.860 kg, wątłuszy — 49.690 kg i węgorzy — 33.580 kg. Z liczby tej na połowy dalekomorskie przypadło 2.658.240 kg, połowy dalsze — 56.340 kg, w Gdyni — 43.860 kg, Jastarni — 26.930 kg i Pucka — 24.950 kg.

Zaznaczyć należy, że sytuacja w rybołówstwie przybrzeżnym, jeżeli chodzi o szproty, jest w dalszym ciągu niewyjaśniona, z powodu braku tego gatunku ryb na wodach przybrzeżnych jak również w zatoce gdańskiej. W związku z tym kilka wędzarń, korzystających z kontyngentów na import śledzi świeżych, zwróciło się do władz kompetentnych o rozciągnięcie ich na szproty, i zakupiło już mniejsze partie szprotów w Szwecji. Jeżeli chodzi o połowy innych gatunków ryb, to połowy flądер nie dają wielkich rezultatów, połowy natomiast węgorzy zbliżają się ku końcowi.

Połowy śledzi na morzu Północnym w październiku rb. dały ogółem 19.037 beczek śledzi. Wymieniona ilość złowiona została przez statki rybackie polskich towarzystw połowów dalekomorskich, które korzystają częściowo z holenderskich portów jako swych baz rybackich.

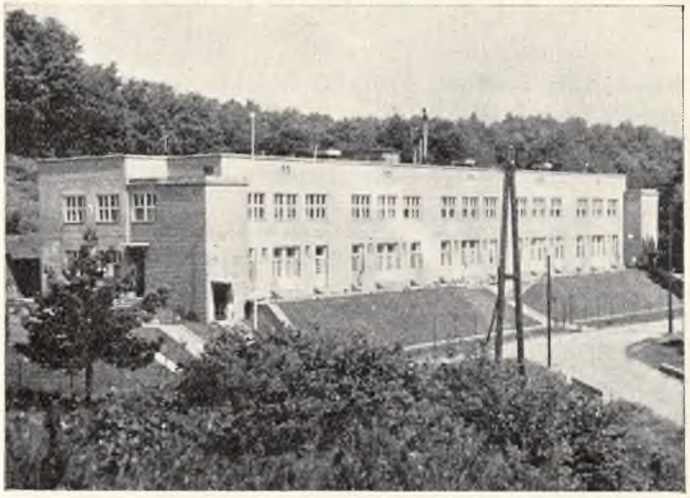
RUCH STATKÓW W PORCIE RYBACKIM WŁADYSŁAWOWO ZA MIES. PAŹDZIERNIK 1938 R.

W przeciągu miesiąca października br. zawinęło do portu Władysławowo 12 statków oraz 57 kutrów. Średnio przebywało w porcie 12 kutrów, 2 dragi, 1 holownik i 1 statek. Z portu Władysławowo chętnie korzystają obce statki, które znajdują tam dogodne schronienie w okresie burz.

Po wykończeniu magazynu oraz uruchomieniu stacji bunkrowej, ruch statków w powyższym porcie niewątpliwie ożywi się znacznie.



Wydział kwarantannowy dla emigrantów przy szpitalu w Babich Dołach



Szpital zakaźny w Babich Dołach

DZIAŁALNOŚĆ SPÓŁDZIELNI „POLSKIE ZJEDNOCZENIE RYBAKÓW MORSKICH" W GDYNI.

Jak wynika z ogłoszonego ostatnio sprawozdania, spółdzielnia „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich" w Gdyni, jest obecnie największą placówką handlową tej branży na wybrzeżu. Poza organizacją zbytu ryb morskich, spółdzielnia zaopatruje także rybaków w potrzebny sprzęt oraz administruje kredytami rozprowadzanymi przez instytucje rządowe i Bank Gosp. Krajowego. O rozwoju tej placówki świadczą m. in. osiągnięte obroty. I tak w 1935 r. wyniosły one 934 tys. zł, w 1936 r. wzrosły o 50%, a w 1937 r. osiągnęły kwotę 1.812 tys. zł.

W ostatnim roku sprawozdawczym spółdzielnia zakupiła i sprzedała przeszło 4 miln. kg ryb morskich, przy czym znaczna część rybaków korzysta z aparatu węglowego spółdzielni. W okresie zmniejszonych połowów własnych, spółdzielnia importuje ryby z zagranicy i zaopatruje w surowiec wędzarnie i fabryki konserw, jak również firmy handlowe wielkich miast. W r. ub. spółdzielnia sprowadziła ze Szwecji przeszło 3,5 miln. kg szprotów i śledzików, dla krajowych zakładów przetwórczych. Zmierzając do dalszego rozwoju działalności kandlowej, spółdzielnia zamierza przystąpić w najliższym czasie do założenia w kraju szeregu punktów sprzedaży ryb morskich i w ten sposób będzie się starało zwiększyć konsumcję stwarzając przez to trwałe podstawy do dalszego rozwoju rybołówstwa morskiego.

* * *

W związku z powrotem Zaolzia do Macierzy Dom Handlowo - Przemysłowy Jamrowski i Ska w Katowicach nawiązał rozległe stosunki z przemysłem Zaolzia, eksportując zagranicę z przyłączonych terenów: węgiel, koks, drzewo, rudy żelazne, wszelkie produkty rolne oraz importując złom żeliwny. Biura firmy znajdują się w Katowicach, we własnym gmachu, przy ul. Kopernika nr 13. (127).

* * *

Jedna z poważniejszych firm eksportowych nasiennych, mianowicie, firma „Nasiona" Spółka Rolniczo-Handlowa we Włocławku, która do niedawna posiadała swą ekspozyturę w Gdańsku, otworzyła we wrześniu br. oddział w Gdyni. Witamy fakt ten z radością licząc, iż przyczyni się on do dalszego rozwoju naszego portu. Do tej pory bowiem eksport mało był w Gdyni reprezentowany, a eksport nasienny w ogóle nie.

Nowej tej placówce życzymy szczęścia.

GDAŃSK



OBRÓT TOWAROWY W PORCIE GDAŃSKIM W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU 1938 R.

Obrót towarowy portu gdańskiego wyniósł w miesiącu sprawozdawczym 548.706,6 t wobec 613.761,2 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego, co oznacza spadek o 65.054,6 t czyli 10,6%. Z ogólnej cyfry osiągniętej w miesiącu sprawozdawczym przypada na przywóz 63.414,7 t wobec 155.739,0 t w miesiącu analogicznym roku poprzedniego, wykazując zatem spadek o 92.324,3 t czyli 59,3%. W wywozie, który osiągnął 485.291,9 t wobec 459.022,2 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego, zaznaczył się wzrost o 27.269,7 t czyli 5,9%. Spadek w przywozie spowodowany został wyłącznie zastojem importu rudy do Czechosłowacji. W miesiącu styczeń — październik 1938 r. osiągnął obrót towarowy portu gdańskiego 5.894.370,9 t. wobec 5.857.411,6 t w tym samym okresie roku poprzedniego, osiągając wzrost o 36.959,3 t czyli 0,6%.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU 1938 R.

W okresie sprawozdawczym weszło do portu gdańskiego 588 statków o pojemności 418.842 NRT wobec 537 statków o pojemności 345.524 NRT w tym samym miesiącu roku poprzedniego, co oznacza wzrost o 51 statków = 9,5% o pojemności 73.318 NRT = 21,2%. W ruchu powyższym na pierwszym miejscu znajdowała się bandera szwedzka z 85.805 NRT, na drugim niemiecka z 65.204 NRT, na trzecim duńska z 62.074 NRT. Bandera polska znajdowała się z 21.804 NRT na ósmym miejscu.

RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDAŃSKIM W PAŹDZIERNIKU 1938.

Ogólny ruch pasażerski w miesiącu sprawozdawczym obejmował 105 osób. Przyjechało 27 osób, wyjechało natomiast 78 osób. Największy ruch odbywał się w komunikacji z Kopenhagą i Londynem. W okresie styczeń — październik 1938 przyjechało 237 osób, wyjechało 887 osób.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM ROZWIJA SIĘ SZYBCIEJ NIŻ W ZACHODNICH PORTACH EUROPEJSKICH.

Statystyka ruchu statków wykazała, że w pierwszych 9 miesiącach 1938 r. i 1937 r. ruch ten wzrósł w Bremie o 13,3%, Roterdamie 5,5% i Hamburgu o 5,3%, a w Antwerpii spadł o 1,8%. Gdańsk natomiast może się poszczycić wzrostem o 17%, wykazując tym samym lepsze wyniki niż porty zachodnio-europejskie. Ten tak korzystny wynik przypisać należy w pierwszym rzędzie sprawności przeładunkowej, rozbudowanej sieci połączeń żeglugowych oraz przystosowanej do wymogów życia gospodarczego polityki opłat portowych w portach polskiego obszaru celnego. O znaczeniu tego ostatniego czynnika świadczy cofnięcie się ruchu w Antwerpii, które prawie wyłącznie spowodowane zostało wysokim poziomem opłat portowych.

WIĘKSZE MOŻLIWOŚCI TRANSPORTOWE PRZEZ PORT GDAŃSKI.

Włączenie obszaru zaolzańskiego do Polski wpłynęło korzystnie na wzrost przeładunków przez port gdański. Możemy już zanotować przeładunek węgla, koksu i amoniaku, który przybył z tych terenów. Należy się również w najbliższej przyszłości spodziewać wzrostu ruchu tranzytowego z Czechosłowacją. Dotychczas przybyły z Czechosłowacji transporty koksu celem dalszej ekspedycji morskiej. Import, który w ostatnich miesiącach raptownie zmalał, powinien również w najbliższej przyszłości, wobec normalizacji stosunków polsko czechosłowackich, wykazać większy wzrost.

RUCH TOWAROWY NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH PRZEZ PORT GDAŃSKI W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU 1938 R.

Ogółem przewieziono przez port gdański na śródlądowych drogach wodnych w miesiącu sprawozdawczym 63.431 t wobec 46.214 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego, osiągając wzrost o 17.217 t. Z cyfry powyższej przypadało w miesiącu sprawozdawczym na ruch w górę rzeki 19.353 t wobec 16.416 t, w dół rzeki zaś 44.078 t wobec 29.798 t. Głównie przewieziono w górę rzeki: ryż 5.898 t, węgiel 5.129 t, metale 1.123 t, strączkowe 885 t, kawa 372 t, skóry i futra 621 t, artykuły spożywcze 631 t, w dół rzeki: jęczmień 17.887 t, żyto 14.322 t, mąka 4.426 t, cukier 2.661 t, chemikalia 1.573 t. W miesiącach styczeń — październik 1938 r. przewieziono na śródlądowych drogach wodnych ogółem 343.612 t wobec 266.036 t w tym samym okresie roku poprzedniego.

UDZIAŁ PORTÓW P. O. C. W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI W WRZEŚNIU 1938.

Udział portów p. o. c. w handlu zagranicznym Polski wyniósł we wrześniu 1938 w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego według danych Głównego Urzędu Statystycznego:

	wrzesień 1938		wrzesień 1937	
Przywóz				
Ogółem	223.039,8	= 100,0%	391.360,6	= 100,0%
Udział portów p. o. c.	154.795,1	= 69,4%	240.977,3	= 61,6%
Gdańsk	49.749,0	= 22,3%	84,752,9	= 21,7%
Gdynia	105.046,1	= 47,1%	156.224,4	= 39,9%
Wywóz				
Ogółem	1.249.128,8	= 100,0%	1.179.898,7	= 100,0%
Gdańsk	408.365,3	= 32,7%	383.929,0	= 32,5%
Gdynia	639.759,3	= 51,2%	590.699,9	= 50,1%
p. o. c.	1.048.124,6	= 83,9%	974.628,9	= 82,6%

UDZIAŁ PORTÓW P. O. C. W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI.

Udział portów p. o. c. w handlu zagranicznym Polski wyniósł w okresie styczeń — wrzesień 1938 według danych Głównego Urzędu Statystycznego:

	t	%
Ogółem	13.363.151,1	100,0
Udział portów p. o. c.	10.782.052,0	80,7
Gdańsk	4.339.162,4	32,5
Gdynia	6.442.889,6	48,2



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA PAŹDZIERNIK

UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego za miesiąc **październik** 1938 .r wyniósł 839.230,7 ton wobec 765.920 ton w mies. wrześniu br., 813.009,9 t. w miesiącu października 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 9,6%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem, 3,2%-owy wzrost w stosunku do miesiąca października 1937 r. oraz 14,4%-owy wzrost w porównaniu z mies. październikiem 1936.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 612 (570) statków o pojemności 586.247 n. r. t. (582.474 n. r. t.), wyszło zaś 614 (571) statków o pojemności 596.922 n. r. t. (574.494 n. r. t.). Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w miesiącu październiku br. wyniósł 957,9 n. r. t. (1.020 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 52 (47). Średni postój statku wyniósł 41,3 godzin (60,7 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Finlandia, Niemcy, Dania, Norwegia, Anglia, Włochy, Stany Zjedn. Am. P., Łotwa, Estonia, Holandia, Jugosławia, Grecja, Litwa, W. M. Gdańsk, Panama oraz Islandia. Trzy pierwsze bandery pozostały bez zmian. Przesunęły się natomiast bandery: Niemiec z 8-go na 4-e, Danii z 4-go na 5-e, itp. Ogółem reprezentowane były bandery 18 (20) państw.

Obroty zamorskie w miesiącu sprawozdawczym br. wyniosły 825.042,5 ton, wykazując 8,8%-owv wzrost w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem br. (758.368,7 t.), 2,8%-owy wzrost w stosunku do miesiąca października 1937 r. (802.565,8 t.) oraz 14,4%-owy wzrost w porównaniu z mies. październikiem 1936 r. (721.087,6 t.).

Przywóz zamorski w mies. październiku br. (103.441,5 t.) wykazuje 1,8%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. wrześniem br. (105.305,2 t.) 10,4%-owy spadek w stosunku do miesiąca października 1937 r. (115.428,6 t.) oraz 13,2%-owy spadek w porównaniu z mies. październikiem 1936 r. (119.105,4 t.).

Spadek przywozu spowodowały przede wszystkim pozycje: rudy różne i wypałki pirytowe — 12.362,3 t. (19.758,8 t.), skóry — 2.542,8 t. (3.100,5 t.), wełna i odpadki — 1.344,7 t. (1.613,1 t.), bawełna i odpadki — 5.949,2 t. (8.404,7 t.) oraz miedź — 3.131,6 t. (3.998,6 t.).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (721.601 t.) wykazuje 10,5%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. wrześniem br. (653.063,5 t.), nieznaczny 5,02%-owy wzrost w stosunku do mies. października 1937 r. (687.137,2 t.), oraz 19,9%-owy wzrost w porównaniu z mies. październikiem 1936 r. (601.982,2 t.). Wzrost wywozu spowodowały przede wszystkim pozycje: węgiel kam. — 514.861,8 t. (461.033,3 t.), cukier — 3.240,3 t. (4.773,3 t.), bekony — 1.643,5 t. (2.036,4 t.) oraz słód — 605,9 t. (957,1 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje wzrost przywozu — 360,9 t. (100,3 t.) oraz spadek wywozu — 900,9 t. (1.271,3 t.). Z ważniejszych pozycji przywozu: ryby z połowów własnych — 89 t. (68 t.), mąka — 18 t. (15 t.), papier — 10,9 t. oraz wyroby żelazne — 9,1 t. (9,8 t.). Na wywozie zaś: ryż wyłuszczony — 161,2 t. (17 t.), owoce suszone — 24,8 t. (39,8 t.), celuloza — 103,8 t. (53,1 t.), tłuszcze zwierzęce, surowe — 102,7 t. (99,2 t.), żywica — 50,2 t. (20,2 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 224,3 t. (181,— t.).

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje wzrost przywozu — 2.926,9 t. (1.109,3 t.) oraz wywozu — 9.999,5 t. (5.070,4 t.). Wzrost przywozu spowodowały przede wszystkim: mąka — 122,8 t. (6,— t.), cukier — 2.440,6 t. (835,5 t.), papier — 19,2 t. (11,1 t.), szkło i wyroby — 20 t. (9 t.), oraz wyroby żelazne — 101,7 t. (64,8 t.). Na wywozie natomiast: ryż wyłuszczony — 4.891,— t. (1.470,8 t.), kakao — 199,7 t. (166,3 t.), żywica — 172,5 t. (91,5 t.), śledzie — 116,8 t. (0,1 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 383,7 t. (213,4 t.), tłuszcze zwierzęce — 751,9 t. (245,9 t.), garbniki — 353,7 t. (75,2 t.), papier — 677,5 t. (106,5 t.), celuloza — 128,3 t. (brak), metale różne — 196,6 t. (29,6 t.) oraz miedź — 410,— t. (217,2 t.).

Ruch pasażerów jak zawsze w tym okresie czasu wykazuje dalszy spadek: na przyjściu — 503 (834) oraz na wyjściu — 2.040 t. (3.116 t.) osoby.

OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Paździer-nik *October*	Wrzesień *Septem-ber*	Od początku roku *(January—October)*
Cały przywóz	**103 441·5**	**105 305·2**	**1 235 265·3**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**9 884·5**	**6 287·8**	**152 356·4**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	3 776·1	1 776·4	36 414·6
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	52·9	—	45 221·2
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	2 901·2	2 406·3	42 325·2
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	219·4	97·5	1 291·6
76. Kawa *(coffee)*	272·8	265·7	3 993·6
78. Herbata *(tea)*	172·1	96·7	1 163·3
80. Kakao *(cocoa)*	902·3	412·3	4 845·2
81-82. Korzenie *(spices)* .	189·1	67·7	1 087·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**8 247·6**	**6 845·—**	**48 971·6**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	7 438·8	6 620·—	43 381·8
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**14 662·9**	**23 837·4**	**172 776·3**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	12 562·3	19 758·8	134 518·5
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	2 609·2	6 043·2
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**3 097·1**	**1 795·8**	**18 275·6**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	667·—	405·2	4 313·—
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 932·8	1 121·6	10 715·1
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**1 820·5**	**1 136·9**	**9 662·7**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	255·2	199·—	2 756·8
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**15 944·5**	**14 917·7**	**200 077·—**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	919·4	483·—	10 405·5
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	13 015·7	5 954·—	112·296·6
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	—	7 851·—	66 150·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 564·—**	**3 132·3**	**32 771·3**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 542·8	3 100·5	32 296·3

Poz. tar. cel.	Paździer-nik *October*	Wrzesień *Septem-ber*	Od początku roku *(January—October)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**10 388·2**	**13 116·2**	**135 310·8**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	1 344·7	1 615·1	26 456·1
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	5 949·2	8 404·7	80 374·6
624. Juta *(jute)*	1 453·6	1 417·—	10 859·7
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**1 170·7**	**825·1**	**8 554·—**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**402·—**	**389·8**	**2 968·9**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**3 318·3**	**2 173·1**	**20 311·9**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 755·8	1 194·9	12 392·1
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 517·1	915·4	7.112·9
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**43·7**	**383·2**	**1 338 4**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**30 089·6**	**28 891·8**	**411 621·9**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	24 567·7	23 287·7	368 741·6
977. Miedź *(copper)* . . .	3 131·6	3 998·6	23 491·6
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**947·5**	**695·9**	**9 128·3**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**762·1**	**739·1**	**9 157·5**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**32·1**	**45·7**	**1 043·1**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**66·2**	**92·4**	**939·6**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *(January—October)*
Cały wywóz	**721.601·—**	**653 063·5**	**6 325 347·—**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**14 438·1**	**8 669·5**	**69 525·8**
1. Pszenica *(wheat)*	—	—	10·3
2. Żyto *(rye)*	6 974·—	1 450·—	8 635·5
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	561·—	178·6	1 175·8
27/1-2. Mąka *(flour)*	34·5	120·—	586·—
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	450·3	669·4	3 289·3
35. Słód *(malt)*	605·9	957·1	6 922·5
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**4 248·6**	**6 689·7**	**55 062·9**
121/3a. Bekony *(bacon)*	1 645·5	2 036·4	16 240·2
125. Jaja *(eggs)*	1 162·8	3 295·8	21 536·—
127. Masło *(butter)*	666·9	553·9	11 526·4
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**623 988·6**	**561 395·—**	**5 500 373·4**
154. Cement *(cement)*	6 014·5	3 481·7	39 996·2
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	757·6	429·3	2 961·3
180. Węgiel kamienny *(coal)*	514 861·8	461 033·3	4 534 148·3
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	91 085·2	91 529·8	742 913·7
182. Koks *(coke)*	11 207·—	4 615·—	81 520·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	—	5·5	170·5
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**52·9**	**38·1**	**383·5**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**7 924·6**	**19 045·9**	**123 026·9**
259-260. Cukier *(sugar)*	3 240·3	4 773·3	60 165·6
287. Makuchy *(oil cake)*	1 806·6	1 000·—	17 027·5
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	51·4	—	6 229·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**5 704·1**	**3 125·2**	**33 806·1**
299/18. Soda *(soda)*	—	—	2·8
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	—	—	12 090·4
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	1 903·4
480-482. Saletra *(Salpetre)*	4 675·8	1 796·1	6 538·5
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**956·9**	**846·2**	**4 154·6**

Poz. tar. cel.	Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *(January—October)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 052·9**	**1 282·4**	**10 549·2**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	273·2	492·4	4 195·5
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**349·2**	**101·6**	**583·2**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**37 743·9**	**31 794·5**	**342 082·7**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	10 982·6	7 181·1	122 322·3
749-751, 753. Drzewo tarte (łącznie z papierówką) *(Sawed timber)*	22 967·8	19 097·3	189 932·5
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	65·—	175·2	777·8
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	1 678·5	1 606·1	12 828·1
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 356·3**	**1 400·4**	**8 211·4**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	248·5	532·8	3 771·2
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	967·9	739·7	2 476·8
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**390·8**	**77·6**	**1 125·4**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**21 430·1**	**16 827·3**	**162 730·8**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	11 779·1	11 056·9	88 267·8
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	1 257·3	1 201·7	8 232·9
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 729·—	1 283·3	23 560·6
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	2 081·6	1 610·—	14 796·4
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**1 651·2**	**1 210·4**	**10 194·8**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**312·8**	**559·7**	**3 536·3**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Październik *(October)*	1938	— 825.042·5
Wrzesień *(September)*	1938	— 758.368·7
Październik *(October)*	1937	— 802.565·8
Od początku roku *(January—October)* . .	1938	— 7.560.612·4
" " " " "	1937	— 7.434.902·6

Poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January October*
Przywóz *(imports)*		**360·9**	**100·3**	**1 571·4**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)* . .	—	—	—
9–16	— Strączkowe . . .	—	—	—
24–26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	—	—	—
27/1–2	— Mąka *(flour)* . .	18·—	15·—	48·—
30/1. 2	— Ryż *(rice)* . . .	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	10·—	—	40·—
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
40-50	— Warzywa *(greens)*	—	—	0·3
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	—
81—82	— Korzenie *(spices)* .	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	89·—	68·—	1 034.7
117	— Śledzie *(herrings)*	0·5	—	97·—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	—
215—218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	—
226–229	— Przetwory mięsne *(meat products)*	—	—	0·2
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)* . .	—	—	—
259—260	— Cukier	201·6	—	201·6
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	14·1
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	3·1	—	3·1
296/1—300/1	— Amoniak . . . . *(ammonia)*	—	—	—
300/4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	—
492—515	— Skóry . . . . . . *(skins and hides)*	—	7·5	14·8
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	—	30·—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	3·6
742—803	— Papier *(paper)* . .	10·9	—	16·7
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	2·7
896—927	— Szkło *(glass)* . . .	—	—	0·2
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	9·1	9·8	45·3
	Różne *(various)* .	18·7	—	19·1
Wywóz *(exports)*		**900·9**	**1 271·3**	**13 671·9**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	0·2	0·2	0·4
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	4·5
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	3·—	—	42·1
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	1·4	6·4
27/1–2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	161·2	17·—	7 133·—
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60–64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	0·3	1·8	3·—
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)* . . .	24·8	39·6	106·6
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	0·5
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	0·1	—	8·—
76	— Kawa *(coffee)*	27·—	10·2	71·6
78	— Herbata *(tea)* . .	0·9	7·6	17·4
	Kakao *(cocoa)* . .	20·2	68·6	226·9
81, 82	— Korzenie *(spices)*	3·5	7·5	26·5
83	— Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)*	—	—	7·4
95—97	— Żywica *(resin)* . .	50·2	20·2	531·7
117	— Śledzie *(herrings)*	1·1	48·6	127·—
127—200	– Oleje *(oils)* . . .	7·2	17·1	116·6
137/2—3	— Jelita *(casings)* . .	0·3	1·6	5·1
142—143	— Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)*	—	—	—
148	— Kamienie *(stones)*	—	3·—	38·3
150	— Glinki *(clay)* . .	—	—	—
161	– Minerały Zaw bor.	—	—	3·1
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	11·7	0·2	12·—
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	—
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	5·5	2·3	30·9
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	—	—	5·6
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	224·3	181·—	1 361·2
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	102·7	99·2	1 006·5
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	12·2	8·2	130·9
219	— Stearyna *(stearine)*	—	23·2	23·2
246	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254—256	— Ryby *(fish)* . . .	0·9	2·2	5·4
276–278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	0·8
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	—	—	—
295–491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	9·5	43·4	137·6
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)* . .	2·2	2·7	27·4
404	— Sadze *(soot)* . . .	—	6·6	19·4
424—428	— Garbniki	—	18·6	232·3
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	0·7	0·3	2·4
476	— Mączka kostna *(bone flour)*	—	—	—
492–513	— Skóry *(skins)* . .	0·5	148·7	660·—
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)* . .	4·7	—	79·3
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	0·1	28·8	38·6
606	— Bawełna *(cotton)* .	4·5	—	4·5
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	—	5·3
679	— Worki *(bogs)* . .	0·2	—	25·8
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	12·—	86·3	204·6
757—778 z wyj. 772, 771	— Wyroby z drzewa . — *(wood goods)*	—	—	3·7
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	—	3·6
794, 795 792—803	— Celuloza *(cellulose)*	103·8	53·1	264·6
807—808	— Fibra *(fibre)* . . .	—	—	—
809–819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	33·1	3·3	116·—
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	6·1	31·4	169·3
930–965	— Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	14·2	11·1	63·5
966	— Cyna *(tin)*	7·4	6·8	25·4
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
977	— Miedź	15·—	152·5	274·9
	Różne *(various)* .	29·6	117·—	261·1
Przywóz i wywóz razem		**1 261·8**	**1 371·6**	**15 243·3**

poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January October*
	Przywóz *(imports)*	**2 926·9**	**1 109·3**	**38 583·7**
1—4	— Zboże *(grain)*	—	—	24·—
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various))*	57·6	7·—	84·—
24–26	— Nasiona oleiste różne *(various oils seeds)*	39·7	24·6	87·7
31, 32	— Krochmale *(starch)*	0·7	—	17·3
27/1—3	— Mąka *(flour)*	122·8	6·—	819·9
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5	— Kasza *(grits)*	10·4	5·—	55·9
35	— Słód *(malt)*	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	15·3	21·2	78·3
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	9·3	3.5	16·5
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	5·5	0·7	13·2
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	1·8	—	8·8
76	— Kawa *(coffee)*	6·1	—	29·6
77	— Cykoria *(succory)*	—	0 9	8·3
78	— Herbata *(tea)*	4·5	—	9·4
80	— Kakao *(cocoa)*	3·8	—	8·2
81, 82	— Korzenie *(spices)*	8·8	1·5	25·1
95, 97	— Żywica *(resin)*	—	—	—
104/3	— Trawa morska *(sea grass)*	—	—	1·3
125	— Jaja *(eggs)*	2·1	—	9·—
127—200	— Oleje *(oils)*	0·7	1·1	2·2
128/1—4	— Ser *(cheese)*	—	—	1·1
131	— Pierze *(feather)*	—	—	—
136	— Kości (bones)	—	—	0·1
137/2a. b	— Jelita *(casings)*	6·4	4·5	22·7
205	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	—	—	0·2
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1·4	—	9·5
225	— Gliceryna *glycerine*	—	—	—
228	— Makaron *(macaroni)*	—	—	30·5
243/1 2	— Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	—	5·1
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	—	0 7
259, 260	— Cukier *(sugar)*	2 440·6	855·5	35 862·8
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	0·6	—	142·5
291	— Mączka zwierzęca *(animal flour)*	—	—	—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	0·2	4·6	30·6
300/4	— Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)*	—	—	—
299/18	— Soda *(soda)*	—	—	—
296/1—300/2	— Amoniak *(ammonia)*	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)*	—	—	2·5
411/2	— Biel cynkowa *(zinc white)*	—	—	—
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	13·7	5·3	69·1
466–470	— Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	—	—	0·4
492—513	— Skóry *(skins)*	0·6	15·3	21 2
534—559	— Wyroby skórzane *(leather goods)*	2·5	3·4	9·5

Poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January October*
573—622	— Tkaniny *(textile fabrics)*	3·1	28·4	112·5
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)*	—	1·1	1·7
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	1·3
646–648	— Sznury *(ropes)*	—	0·2	0·7
720, 724	— Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
725—746	— Wyroby gumowe *(rubber goods)*	1·2	—	2·4
749, 750, 751	— Deski i łaty *(boards & laths)*	—	—	15·—
757–778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	9·6	27·7	69·8
776	— Meble *(bentwood furniture)*	6·2	0·4	13·8
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)*	19·2	11·1	134·9
836–847	— Książki i broszury *(books)*	—	—	0·4
862–887	— Wyroby ceram. *(ceramic products)*	2·9	0 5	35·8
896—927	— Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	20·—	9·—	40·—
925–981	— Metale różne *(various metals)*	0·2	—	1·7
930–965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	101·7	64·8	564·—
968	— Cynk *(zinc)*	—	—	—
	Różne *(various)*	7·7	6·—	82·5
	Wywóz *(exports)*	**9 999·5**	**5 070·4**	**52 915·7**
7	— Kukurydza *(maize)*	—	—	6·2
23	— Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	1·—	0·2	17·5
24–26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	88·4	331·—	2 963·8
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	3·5	—	53·1
24/1—3	— Mąka *(flour)*	—	0·9	17·—
28	— Kasza *(grits)*	26·6	5·—	43·5
30	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	4891·—	1 470 8	17 409·2
31	— Krochmal *(starch)*	31·8	5·—	77·3
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	12·9	1·8	349·8
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	97·8	32·6	778·5
62–72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	11·8	10·2	79·8
67—68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	16·7	12·9	60·2
76	— Kawa *(coffee)*	25·2	16·3	311·5
78	— Herbata *(tea)*	4·4	4·7	77·3
80	— Kakao *(cocoa)*	199·7	166·5	1 340·1
81—82	— Korzenie *(spices)*	15·2	19·9	160·1
89	— Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	1·9	6·3	45·5
95, 97	— Żywica *(resin)*	172·5	91·5	1 521·6
104	— Trawy morskie, trzcina *(sea, grass, reed)*	15·9	46·7	209·5
117	— Śledzie *(herrings)*	116·8	50·1	334·2
127—200	— Oleje *(oils)*	58·2	46·2	440·9
128/1—4	— Sery *(cheese)*	—	2·1	15·9
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	9·—	1·—	69·8
137/2a. b	— Jelita *(casings)*	7·7	4·5	166·—
143/1—3	— Muszle *(shells)*	—	—	15·2
148	— Kamienie *(stones)*	—	5·6	94·—
150	— Glinki ceramiczne *(ceramic clay)*	—	338·6	811·5
154	— Cement *(cement)*	—	—	0·1
156/1—2	— Talk *(talc)*	—	—	24·—
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	233·7

Poz. tar. cel.	Październik October	Wrzesień September	Od początku roku January-October
170 — Art. szlifierskie *(grinding materials)*	1·5	119·3	201·3
177 — Rudy różne *(various ores)*	—	—	10·5
186—188 — Smoła *(pitch)*	—	14·6	15·1
198—199 — Asfalt *(asphalt)*	—	—	34·7
200—8, a, b, c, — Wazelina *(waseline)*	16·4	12·5	58·7
203—204 — Wosk *(wax)*	17·—	8·7	64·5
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)*	383·7	213·4	1 964·3
213/1—3 — Pokost *(varnish)*	—	—	4·6
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	751·9	245·9	3 050·7
216 — Tran *(whale oil)*	135·7	40·5	666·3
219 — Stearyna *(stearine)*	45·7	27·3	135·8
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)*	9·8	6·5	75·9
259—260 — Cukier *(sugar)*	—	—	—
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	0·5	—	4·5
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	—	—	9·—
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)*	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)*	15·5	23·8	137·9
299/18 — Soda *(soda)*	—	—	—
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)*	70·4	129·9	583·9
408 — Sadze *(soot)*	2·7	6·5	114·9
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)*	35·—	17·9	193·5
424—427 Garbniki *(tanning extracts)*	353·7	75·2	1 372·9
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	11·4	4·5	46·4
466, 470 — Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	0·3	0·8	23·6
487 — Celuloid *(celluloid)*	—	—	1·2
492, 513 — Skóry *(skins)*	427·4	520·6	3 218·1
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)*	—	22·2	3 323·1
597-605, 613 —			
606 — Bawełna *(cotton)*	22·4	3·1	92·4
622 — Tkaniny *(textiles)*	4·4	1·3	15·6

Poz. tar. cel.	Październik October	Wrzesień September	Od początku roku January-October
624 — Juta *(jute)*	—	—	0,2
625—626 — Sizal *(sisal)*	22·6	0·9	67·9
646—648 — Sznury *(ropes)*	12·1	—	93·2
679 — Worki *(bags)*	39·8	7·4	114·8
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	63·2	78·5	516·1
715, 746 — Wyroby gumowe *(rubber goods)*	5·1	1·7	72·—
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	8·1	218·—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	8·2	6·5	47·—
779 — Korek, wyroby z korka *(cork goods)*	10·1	12·6	65·1
792, 803, 809			
797, 800 — Tektura *(pastboard)*	—	39·8	238·3
807, 808 — Fibra *(fibre)*	—	12·3	112·—
826 — Papier *(paper)*	677·5	106·5	2 285·3
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	128·3	—	238·5
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	—	—	38·3
896—927 — Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	—	7·7	16·5
969/75 — Ołów *(lead)*	0·2	10·7	11·—
925—981 — Metale różne *(various metals)*	196·6	29·6	587·7
927 — Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	3·7	—	42·7
930 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)*	130·2	186·7	1 298·5
955 — Rury żelazne (iron pipes)	—	—	4·1
966/1—4 — Cyna *(tin)*	42·3	25·—	320·9
977 — Miedź *(copper)*	410·—	217·2	2 427·5
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	91·6	136·4	659·7
Różne *(various)*	44·6	17·9	294·2
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**12 926·4**	**6 179·7**	**91 499·4**

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Październik *(October)*	1938	—	839.230·7
Wrzesień *(September)*	1938	—	765.920·—
Październik *(October)*	1937	—	813.009.9
Od początku roku *(January-October)*	1938	—	7.667.355·1
" " " " "	1937	—	7.546.602·7

RUCH STATKÓW W PAŹDZIERNIKU 1938 r. *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*total kolumn 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place accupied*)
	Ogółem (*total*)	w tym zład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Ogółem (*total*)	w tym zład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	75	39	71.316	72	58	71.458	142.774	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	3	2	1.340	2	1	980	2.320	16
Anglia *(Great Britain)*	20	5	49.917	19	13	43.598	93.515	7
Dania *(Denmark)*	84	27	52 935	77	40	51.069	104.004	5
Estonia *(Estonia)*	27	3	17.839	28	12	18.730	36.569	11
Finlandia *(Finland)*	59	6	63.895	56	18	60.646	124.541	3
Francja *(France)*	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja *(Greece)*	9	1	22.960	11	8	26.354	49.314	14
Holandia *(Holland)*	27	20	10.810	27	16	11.735	22.545	12
Islandia *(Iceland)*	1	—	676	1	1	676	1.352	18
Jugosławia *(Jugoslavia)*	1	—	3.178	1	1	3.178	6.356	13
Litwa *(Lithuania*	2	—	1.204	2	—	1.204	2.408	15
Łotwa *(Latvia)*	17	3	22.911	17	3	22.759	45.670	10
Niemcy *(Germany)*	67	26	5[illegible].812	69	48	54 845	107.657	4
Norwegia *(Norway)*	56	22	44.527	61	46	51.766	96.293	6
Panama *(Panama)*	1	—	803	1	1	803	1.606	17
Portugalia *(Portugal)*	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunia *(Rumania)*	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	8	8	25.080	7	4	21.918	46.998	9
Szwecja *(Sweden)*	141	40	101.904	148	120	107·853	209.757	1
Włochy *(Italy)*	14	1	42.140	15	15	47.350	89.490	8
Węgry *(Hungary)*	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem *(total)*	**612**	**203**	**586.247**	**614**	**405**	**596.922**	**1.183.169**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	570	194	582.474	571	373	574.494	1.156.968	—
Ten sam mies. 1937. *(October 1937)*	*563*	*224*	*496 935*	*556*	*394*	*495.412*	*992.347*	—
Od pocz. r. 1938 *(since beginning of 1938*	5 363	2.026	5.332.858	5.371	3.443	5.362.016	10.694.874	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	4.734	1.995	4 632.765	4.743	3.404	4.649.189	9.281.954	—

Uwagi: a) średni tonaż statków zawijających do Gdyni w m. październiku 1938 r. : 957,9 n. r. t.
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 52;
c) średni postój statków w porcie 41,3 godzin.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU PAŹDZIERNIKU 1938 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski			
Troć	—	—	—	—	190	—	—	190
Stornia	780	14.380	520	540	11.630	10	—	27.860
Zimnica	—	3.140	—	—	—	—	—	3.140
Skarpy	—	650	—	—	770	—	—	1.420
Śledzie morskie świeże	310	1.080	650	240	—	31.450	464.600	498.330
Szproty	—	2.510	20	120	—	—	—	2.650
Węgorze	3.420	390	25.1[illegible]0	2.780	1.850	—	—	33.560
Wątłusze	930	19.160	70	1.270	3 330	24.880	50	49 690
Węgorzyce	—	470	—	—	—	—	—	470
Sieje	—	—	—	—	20	—	—	20
Certy	20	—	—	—	—	—	—	20
Leszcze	—	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	—	500	—	1.370	—	—	1.870
Okonie	430	—	—	—	960	—	—	1.390
Płotki	—	2.080	50	—	4 830	—	—	6.960
Homary	—	—	—	—	—	—	—	—
Śledzie morskie solone	—	—	—	—	—	—	2.191.350	2.191.350
Gadus aeglefinus	—	—	—	—	—	—	—	—
Gadus virens	—	—	—	—	—	—	—	—
Scombry scombry	—	—	—	—	—	—	2.240	2·240
Razem w kg.	5.890	43.860	26.930	4.950	24.950	56.340	2.658 240	2.821.160
Wartość w zł.	8.509	16.539	56.541	6 857	16.960	20.048	1.657 813	1.783.267
Miesiąc ub. w kg.	5.440	45.760	26.980	5.810	22.350	244.200	2.036.280	2.386.820
Razem od pocz. r. w kg.	**143.500**	**280.190**	**245.960**	**47.920**	**169.100**	**1.106.670**	**6.387.570**	**8 380.910**

RUCH PASAŻERÓW W M-CU PAŹDZIERNIKU 1938 R. *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

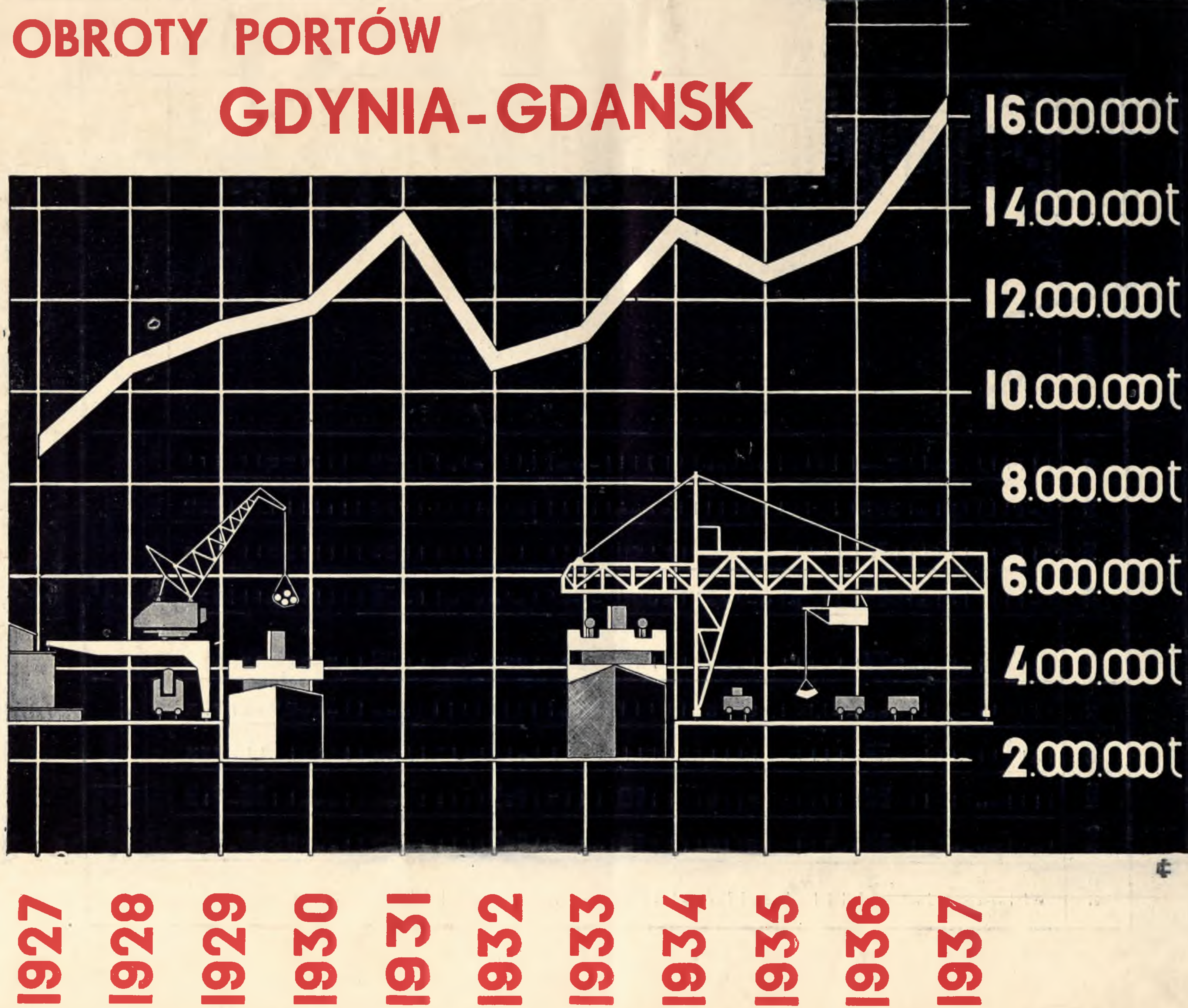
	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Październik *(October)*				Wrzesień *(September)*	Październik *(October)*				Wrzesień *(September)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	—	**58**	**16**	**74**	**108**	**10**	**77**	**504**	**591**	**690**
Hull	—	15	—	15	33	—	20	—	20	42
Londyn	—	43	16	59	75	10	57	503	570	648
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Argentyna	—	—	—	—	**60**	**9**	—	**463**	**472**	**502**
Buenos Aires	—	—	—	—	60	9	—	463	472	502
Belgia	**17**	—	**12**	**29**	**38**	**22**	—	—	**22**	**6**
Antwerpia	17	—	12	29	38	22	—	—	22	6
Brazylia	—	—	—	—	**20**	**5**	—	**6**	**11**	**27**
Rio de Janeiro	—	—	—	—	—	4	—	3	7	20
Santos	—	—	—	—	20	1	—	3	4	7
Victoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania	**20**	**41**	**54**	**115**	**157**	**4**	**8**	**9**	**21**	**176**
Kopenhaga	19	41	54	114	156	2	8	9	19	176
Inne porty	1	—	—	1	1	2	—	—	2	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	**3**	—	—	**3**	**19**	—	—	—	—	—
Helsinki	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—
Inne porty	3	—	—	3	2	—	—	—	—	—
Francja	—	**3**	—	**3**	**47**	—	**9**	**224**	**233**	**94**
Boulogne sur Mer	—	—	—	—	20	—	—	19	19	—
Le Havre	—	3	—	3	26	—	9	186	195	67
Cherbourg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	19	19	—
Holandia	**3**	—	—	**3**	**15**	**3**	—	—	**3**	—
Amsterdam	2	—	—	2	3	—	—	—	—	—
Rotterdam	1	—	—	1	10	3	—	—	3	—
Inne porty	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Kanada	—	**2**	**20**	**22**	**1**	—	—	**139**	**139**	**328**
Halifax	—	2	20	22	1	—	—	139	139	328
Litwa	—	3	—	**3**	—	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**1**
Ryga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Niemcy	**3**	—	**1**	**4**	**3**	**10**	—	**19**	**29**	**2**
Hamburg	3	—	—	3	2	—	—	—	—	—
Królewiec	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	1	1	—	10	—	19	29	2
Norwegia	**3**	—	—	**3**	—	—	—	—	—	**6**
Oslo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty	3	—	—	3	—	—	—	—	—	6
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haifa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal fr.	—	—	—	—	—	**1**	—	—	**1**	—
Dakar	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
St Zjedn. Am. Półn.	**1**	**48**	**101**	**150**	**335**	**6**	**140**	**364**	**510**	**1.261**
New York	1	48	101	150	335	6	140	364	510	1.261
Szwecja	**14**	**79**	—	**93**	**30**	**3**	—	—	**3**	**14**
Göteborg	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1
Kalmar	—	3	—	6	1	—	—	—	—	—
Malmö	3	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Sztokholm	11	76	—	87	24	2	—	—	2	3
Inne porty	—	—	—	—	2	1	—	—	1	9
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	**3**	**3**	**7**
Montewideo	—	—	—	—	—	—	—	3	3	7
Włochy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genua	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Via W. M. Gdańsk	—	1	—	1	1	—	2	—	2	2
Wycieczki morskie G. A. L.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem . . .	**64**	**235**	**204**	**503**	**834**	**73**	**236**	**1731**	**2040**	**3116**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — EDWARD HAUPTMAN

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0.50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36



OBROTY PORTÓW
GDYNIA-GDAŃSK
16.000.000t
14.000.000t
12.000.000t
10.000.000t
8.000.000t
6.000.000t
4.000.000t
2.000.000t
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937